Abo-Service, 70138 Stuttgart. Postvertriebsstück. Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 36 / 16. AUGUST 2023

Alpine-Technikchef Harman im Interview

Große Ziele trotz Chaos-Saison

MotoGP-Gaststart in Malaysia

Wildcard für Álvaro Bautista

50. Oldtimer GP am Nürburgring

Klassiker-Party feiert Jubiläum

Deutschland **€ 2,90**
A € 3,30 · **CH** sfr 4,60
IT € 4,00 · **B, NL, LUX** € 3,40

4 190525 902906 36

IndyCar: Indianapolis Grand Prix

Dixon gewinnt trotz Startrunden-Dreher

MotoGP-Interview: Aleix Espargaró

Wird die Aprilia jetzt zum Ducati-Schreck?

GT: Interview mit Stéphane Ratel

Warum grüner Sprit besser ist als Hybrid

Inhalt

Automobil:

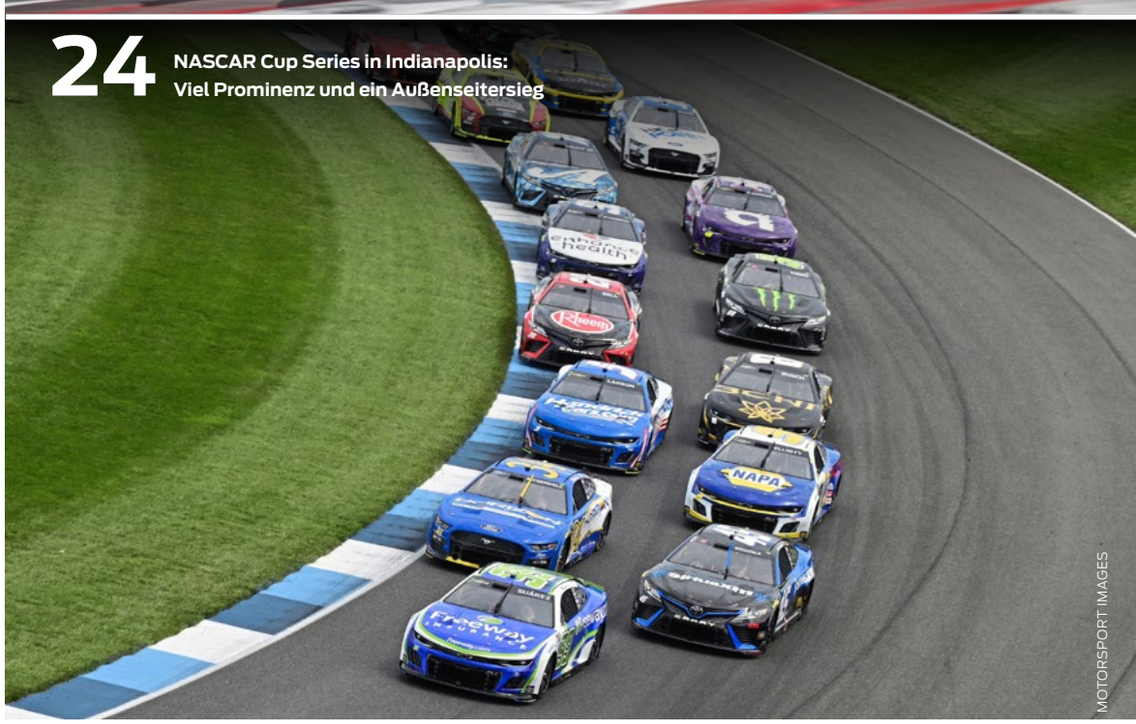
Formel 1 Interview mit Alpine-Technikchef Matt Harman **S. 4**
Formel 1 Die Mega-Investitionen des Las-Vegas-Grand-Prix **S. 6**
Formel 1 Aktuelle Hintergründe aus der Königsklasse **S. 8**
Historie Der Skandal-GP der Niederlande von 1973 **S. 10**
Formel E Bilanz von Jahr 1 mit den neuen Gen3-Autos **S. 12**
Formelsport Dixon holt ersten IndyCar-Saisonerfolg **S. 14**
Sportwagen Interview mit GT-Promoter Stéphane Ratel **S. 16**
Sportwagen Aktuelles aus der Prototypen- & GT-Welt **S. 19**
Rallye Interview Teemu Suninen und die aktuellsten News **S. 20**
Rallye-Historie Colin McRaes erster WM-Sieg 1993 **S. 22**
Tourenwagen NASCAR in Indy, BTCC, TCR und Co. **S. 24**
Markenpokale Zwischenbilanz aus den Einmarken-Serien **S. 26**
Historischer Motorsport Ein Einblick vom Oldtimer-GP **S. 28**

Motorrad:

MotoGP Interview mit Silverstone-Sieger Aleix Espargaró **S. 30**
Motorrad-WM Testfahrten der Moto2 und Moto3 **S. 32**
Motorrad-WM Bautista-Wildcard, News und Vorschau **S. 34**
Historie 100 Jahre Rennsport am Schleizer Dreieck **S. 36**
Historie MZ-Sieg beim GP der DDR am Sachsenring 1963 **S. 38**
Straßensport Aktuelle News aus den seriennahen Klassen **S. 39**
Motocross-WM Siege für Seewer und Simon Längenfelder **S. 40**
Offroad Interview Längenfelder, Speedway-WM und News **S. 42**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Editorial

Der Boom im Langstreckensport sorgt bei GT und Prototypen für Kalenderfrust mit vielen Überschneidungen. Böse Absicht? Oder nur eine Folge des Erfolgs?

Man fühlt sich fast an das Zitat von Georg Büchner aus dem Drama „Dantons Tod“ erinnert: Die Revolution frisst ihre eigenen Kinder. Will sagen: Der globale Langstreckensport wird zum Opfer seines eigenen Erfolgs. Beispiel GT3: Früher dominierte in Europa die GT World Challenge Europe mit ihren beiden Serien Endurance und Sprint Cup. Promoter Stéphane Ratel musste bestenfalls noch Rücksicht auf das ADAC GT Masters nehmen, ansonsten hatte der Franzose freie Hand bei der Kalendergestaltung. Oh boy, wie sich das geändert hat! Im exklusiven Sommerinterview mit Motorsport aktuell ab Seite 16 erklärt Ratel, wie unfassbar komplex die Suche nach freien Terminen mittlerweile geworden ist.

Alles hängt laut Ratel an der Priorisierung, die sich von Serie zu Serie unterscheidet: Weil mittlerweile die DTM und die Sportwagen-WM auf die von Ratel erfundene GT3-Klasse umgeschwenkt sind, „dürfen wir keine Überschneidungen mit diesen Serien produzieren“. Denn sonst verdirbt Ratel seinen Kunden – Fahrern, Teams und Herstellern – das Geschäft. Das dazugehörige Rechenbeispiel: GTWC, WEC und DTM veranstalten im nächsten Jahr 26 Rennen, die sich nicht überschneiden sollen. Die Rennsaison startet in Europa Mitte April und endet Mitte Oktober, macht sechs Monate – oder 26 Wochenenden.

26 Rennen verteilt auf 26 Wochenenden: Der Kalender stellt sich mit diesen Prämissen von selber auf, es gibt keinen gestalterischen Spielraum. Und auch keinen Raum für böse Absicht, wie Ratel verweist: „Alle Promoter versuchen ihr Bestes, um Überschneidungen zu verhindern, schon aus Eigennutz. Unser Job besteht darin, eine funktionierende Plattform für Teams, Fahrer und Hersteller zu bieten, die im Sportwagenbereich antreten. In diesem Jahr haben wir es sogar geschafft, Überschneidungen zwischen GTWC Europe, GTWC America, IMSA, WEC, DTM und 24h Nürburgring zu vermeiden.“ Und da war noch Glück im Spiel. Für 2024 musste Ratel einfach hoffen, dass er für jedes Rennwochenende überhaupt eine freie Rennstrecke findet.

Das erklärt auch, warum es Überschneidungen zwischen IMSA und den 24h-GT-Rennen am Nürburgring und in Spa gibt. Die IMSA priorisiert neben anderen Zwängen (Streckenverfügbarkeit, TV-Verträge) bei ihrem Kalender, Überschneidungen mit der GTWC America von Ratel zu vermeiden – was sie geschafft haben. Superblöd sind auch die drei Clashes zwischen IMSA und WEC, doch die WM versucht, Überschneidungen mit der Formel E zu vermeiden, da viele Top-Fahrer in beiden Serien antreten.

Den Schwarzen Peter hat jetzt die IMSA, aber nur deshalb, weil sie als letzter Ausrichter ihren Kalender veröffentlicht – und so die Clashes „aktiv“ ausgelöst hat. Das ist weder böse Absicht noch Inkompetenz – sondern eine Folge des Booms auf der Langstrecke.

Marcus Schurig
Redakteur

40 Motocross-WM in Uddevalla: Längenfelder glänzt im Schweden-Schlamm

ACEVEDO

MILLIONEN FÜR DIE FORMEL 1
Las Vegas soll eines der neuen Highlights der Königsklasse werden. Dafür scheut man keine Kosten und lässt auch die Zuschauer gut für das Spektakel zahlen. Wir arbeiten auf, was die Show in der Spielerstadt kostet.
Seite 6

DER GT-GURU IM GESPRÄCH
Stéphane Ratel ist der Vater der GT3-Kategorie. Die populäre Sportwagen-Klasse strebt trotz steigender Kosten immer neuen Höhen entgegen. Im Interview spricht der Franzose über die aktuellen Brennpunkte im GT-Sport.
Seite 16

100 JAHRE SCHLEIZ
Seit mittlerweile einem Jahrhundert wird am Schleizer Dreieck Motorsport gelebt und geliebt. Wir gratulieren der „Nordschleife des Ostens“ und blicken noch einmal zurück auf die bewegte Historie der berüchtigten Rennstrecke.
Seite 36

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

XPB

Wir haben Alpine-Technikchef Matt Harman bei der Präsentation der Alpine A110 S Enstone Edition getroffen und ihn gefragt, warum seit dem GP Monaco Sand im Getriebe ist, welche Schlupflöcher der Kostendeckel bietet und wo Alpine Ende der Saison stehen will.

Von: **M. Schmidt/A. Haupt**

Fahren Sie privat eine Alpine A110?
Ja, ich liebe dieses Auto. Meine Frau nicht so. Wir haben sieben Jahre alte Zwillinge. Da geht einem in einem zweisitzigen Sportwagen der Platz aus. Es ist gut für das Team, dass ein paar Teile für das jüngste A110-Modell hier im Haus gefertigt werden. Sie nehmen den gleichen Produktionsweg wie die Teile für unsere Formel-1-Autos.

Wie viele Leute aus dem F1-Team arbeiten an den Teilen für das Straßenauto?
Zu 100 Prozent vielleicht zehn Leute. Andere sind nur zum Teil damit befasst. Zum Beispiel die Qualitätskontrolle. Die hat mit dem Serienmodell im Rahmen ihrer üblichen Arbeit zu tun.

Was haben Sie sich von dem neuen Frontflügel erwartet, der in Silverstone debütiert hat?
Er sollte mehr lokalen Abtrieb bringen, hat aber auch eine andere Charakteristik, die uns neue Möglichkeiten beim Abstimmen des Autos erlaubt.

Eine bisher enttäuschende Saison: Alpine hat in zwölf Rennen 57 WM-Punkte eingefahren

XPB

In der alten Generation Autos war der Frontflügel die Spielwiese der Aerodynamiker, der den Rest des Autos mitbestimmt hat. Ist das mit den Groundeffect-Autos auch noch so?
Der Frontflügel ist immer noch immens wichtig. Er bestimmt die Strömungsstrukturen nach hinten und damit auch die Form der Verkleidung des Fahrzeugs. Es ist verführerisch, mit ihm mehr Abtrieb zu generieren, aber dann kannst du auch mit mehr Luftwiderstand oder Problemen mit der Balance bezahlen. Im letzten Jahr mit dem A522 hatten wir zeitweise den Eindruck, dass es da nicht mehr viel zu entwickeln gibt,

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Wir wollen am Saisonende das viertbeste Team sein“

aber mit mehr Verständnis für das Heck des Autos haben wir erkannt, dass da noch einiges brachliegt.

Ist es die erste wirklich große Änderung am Frontflügel?
Für uns schon. Man sieht auf den ersten Blick, dass der Abtrieb ganz anders über die ganze Flügelspannweite verteilt ist. Die Höhe des Flügels hat sich verändert, und das brachte einige strukturelle Herausforderungen mit sich. Da hat die dafür zuständige Abteilung einen großartigen Job gemacht. Wir haben kaum Gewicht zugelegt, um den Flügel steif genug auszulegen.

Stimmt es, dass der Flügel eigentlich schon eine Woche früher fertig war, man aber wegen des Sprints in Österreich einen Einsatz nicht riskieren wollte?
Wir haben uns aus zwei Gründen dafür entschieden, den Flügel nicht nach Österreich zu bringen. Erstens wollten wir noch ein paar abschließende Messungen durchführen, und zweitens hielten wir Silverstone für die geeignetere Strecke, den neuen Flügel auszuprobieren.

Warum stagniert Alpine seit dem GP Monaco?
Wir können nicht zu jedem Rennen größere Upgrades bringen. Zu Beginn der Saison haben wir viele neue Teile in die Schlacht geworfen. Unsere Mitbewerber waren später dran. Mit dem Frontflügel begann unsere dritte Entwicklungsphase, die in Spa mit einem neuen Unterboden fortgesetzt wurde. Wir hoffen, dass sich das auch bald auf die Ergebnisse auswirkt. Wir haben unsere Ziele nicht geändert. Wir wollen das viertbeste Team sein, und ich sehe keinen Grund, warum wir das bis Saisonende nicht schaffen sollten.

Was mag das Auto lieber: flüssige und schnelle Kurven oder langsame und eckige?
Ich glaube, die flüssigen Kurven liegen uns besser. Der neue Frontflügel sollte das noch unterstreichen. In den langsamen Kurven haben wir noch Arbeit vor uns.

Nur der Red Bull hat Allrounder-Qualitäten. Warum nicht auch der Rest?
Allrounder zu sein ist eine echte Herausforderung. Weil es schwieriger geworden ist, die mechanische Balance mit der aerodynamischen zu verheiraten und sie zu verstehen. Du hast an einem Wochenende nicht viel Zeit, dein Auto abzustimmen. Deshalb musst du deinen Simulationswerkzeugen vertrauen können. Und ich glaube, das ist ein extrem starker Punkt von Red Bull. Wir arbeiten daran. Wir müssen unsere Simulationen verbessern, und wir sind gerade dabei. Selbst wenn man uns drei Tage Testfahrten geben würde, kannst du heute nicht mehr unvorbereitet auftauchen. Du musst vorher deine Arbeit so gut wie möglich erledigt haben und mit einer guten Idee auftauchen, was du machen willst. Mit besseren Werkzeugen kannst du diese Auf- und Abbewegungen glätten.

„Bezüglich der Entwicklung erwarte ich für 2025 ein Szenario wie 2021, wo die Teams viel enger zusammenlagen und es spannende Rennen gab.“

Matt Harman, Alpine

Sind drei Testtage zu Beginn der Saison genug?
Wenn das Reglement gleich bleibt und du im neuen Jahr eine Evolution bringst, ist es das absolute Minimum, aber in Ordnung.

Tritt Bouncing heute noch auf?
Wir haben das ganz gut unter Kontrolle. Ein Ziel der Aerodynamiker war, das Auto dafür so weit wie möglich zu desensibilisieren. Und wir haben mechanische Systeme an Bord, die es uns erlauben, damit umzugehen. Ich glaube, alle Teams haben das Phänomen einigermaßen gut verstanden. Es wird nie ganz verschwinden, wenn du das Limit überschreitest. Aber wir wissen heute besser, wo dieses Limit liegt.

Was passiert nach der Sommerpause: Weiterentwicklung oder Fokus auf 2024?
Sie werden auch nach der Sommerpause Upgrades sehen. Wir haben mit dem neuen Auto schon in Woche 40 des letzten Jahres begonnen, also bevor das 2023er-Auto zum ersten Mal ein Rennen gefahren ist. Das ist heute so üblich. Der Designprozess für den A524 ist bereits in vollem Gang. Nach der Sommerpause werden wir uns zusammensetzen und den Zeitpunkt bestimmen, an dem wir den Großteil unserer Ressourcen auf das kommende Jahr legen.

Wie viel mehr Geld steht dieses Jahr für die Entwicklung bereit, da man ja im Gegensatz zu 2022 auf einem bestehenden Auto aufbauen konnte?
Wir haben unser neues Auto mit dem veranschlagten Budget auf die Räder gestellt. Deshalb mussten wir von unserem Entwicklungsbudget nichts streichen. Wir sind auch weiter im Plan. Auch weil wir fast alles im Haus machen. Wir veranschlagen ein bestimmtes Budget für einen Unterboden, der die Rundenzeit X bringen soll, und sind damit kostengünstiger, als würden wir ihn auswärts herstellen lassen.

Was halten Sie von der Strategie anderer Teams, Splitterfirmen zu gründen, die dann im Auftrag der F1-Abteilung bestimmte Dinge entwickeln und produzieren, um Geld zu sparen?
Finanzielle Optimierung ist ein neues Schlachtfeld. Dafür gibt es zum ersten Mal ein eigenes Reglement. Alle versuchen da, ans Limit zu gehen. Wir sollten uns aber einen Grad an Verständnis dafür bewahren, was diese Regeln bezwecken. Die FIA hat deshalb zu diesem Thema eine Technische Direktive verschickt, und es wird interessant sein, zu sehen, wie sich diese auswirkt, und zwar nicht nur für dieses Jahr. Denn die TD gilt mit Beginn des Jahres. Ich bin auch gespannt, wie einige Teams ihre Organisationsstruktur jetzt anpassen müssen.

Sind Sie beunruhigt, dass einige ein Hypercar für Kunden dazu nutzen könnten, Parallelentwicklung für die Formel 1 zu betreiben?
Wir haben einige Sorgen zu dieser Art von Interpretation. Aber wir vertrauen der FIA. Ich glaube, sie überwachen die Regeln sehr gründlich. Wir vertrauen darauf, dass sie Schlupflöcher schließt.

Kann man von einem Hypercar viel für die Formel 1 lernen?
Es ist sicher möglich. Es geht nicht nur um die Dinge, die Sie physisch sehen, sondern auch um die Methoden, wie man dort hinkommt. Alles dreht sich um die Korrelation und das Verständnis, das man dann in sein Rennauto steckt. Ich glaube, dass die Direktive dem einen guten Riegel vorschiebt.

Wie schnell wird die Entwicklung ausgereizt sein? Wann wird jeder das Limit erreichen, an dem ihn das Bouncing einbremst?
Die Teams werden zusammenrücken, auch wenn wir noch nicht an dem Punkt angekommen sind. So weit weg sind wir davon aber gar nicht mehr, wenn man sich die Abstände zwischen dem Ersten und Letzten anschaut. Nur der Red Bull fällt ein bisschen aus dem Raster. Die haben einfach einen mega Job gemacht. Das muss man anerkennen. Wir sind näher an Ferrari und Mercedes dran als jemals. Es gibt da mehrere Aspekte. Einmal der finanzielle Zusammenschluss, dann der technische. Ich glaube, dass wir 2024 erste Anzeichen auf beiden Gebieten sehen werden. Für 2025 erwarte ich ein Szenario wie 2021, wo die Teams viel enger zusammenlagen und es spannende Rennen gab. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Casino Royale

Die Formel 1 kehrt schon in drei Monaten zurück nach Las Vegas. Vom Grand Prix der Superlative erhoffen sich die F1-Bosse riesige Einnahmen. Zuerst muss aber investiert werden.

Von: **Tobias Grüner**

Die Uhr tickt unaufhaltsam runter. Nicht einmal 100 Tage bleiben noch, bis sich der Formel-1-Zirkus auf die mit Spannung erwartete Reise nach Las Vegas begibt. Am 18. November, an einem Samstag um 22 Uhr Ortszeit, werden sich die 20 Rennautos gemeinsam vor der Startampel aufstellen, um die ersten Rennrunden auf dem neuen Stadtkurs in der Casino-Metropole zu absolvieren. Bis dahin ist aber noch viel zu tun.

In der Stadt, die auch so schon nie zur Ruhe kommt, standen die Baumaschinen in den letzten Monaten nicht still. Bereits im April haben die Asphaltarbeiten begonnen, um den Formel-1-Autos einen ebenen Untergrund zu bereiten. Die großen Temperaturunterschiede zwischen Tag und Nacht lassen immer wieder Schlaglöcher auf den Straßen Nevadas entstehen. Selbst der Las Vegas Boulevard, die als „Strip" bekannte Prachtmeile, glich lange Zeit einer Buckelpiste. Für die aktuelle Groundeffect-Generation muss die Oberfläche aber glatt sein wie ein Baby-Popo.

Zuerst wurden kleinere Nebenstraßen aufgerissen. Dann rollten die Bagger auch über die Hauptachse der 650 000-Einwohner-Metropole. Andauernde Umleitungen sorgten für Staus und Ärger bei den Anwohnern. Erst Mitte September soll die komplette 6,120 Kilometer lange Piste fertig renoviert sein. Dank der Grand-Prix-Investitionen gleiten dann in Zukunft auch die Sportwagen und Pickups der Glücksspieler sanft an den riesigen Hotel-Casinos vorbei.

Die billigsten F1-Tickets gibt es am Hungaroring. Hier kosten die günstigsten Tribünen-Karten nur 138 US-Dollar. In Las Vegas werden mindestens 2000 US-Dollar verlangt.

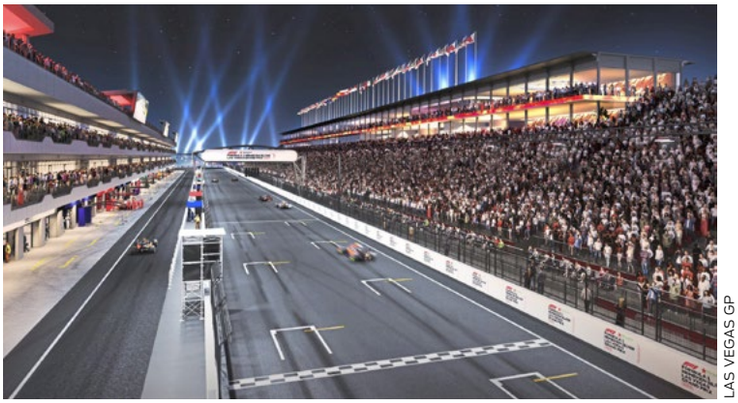
Heiße Action, kalte Reifen

Das vom Ingenieursbüro Tilke geplante Layout verspricht jede Menge Action. Highlight ist die 1,9 Kilometer lange Gerade auf dem Strip, die Windschattenschlachten bei Tempo 340 km/h ermöglichen soll. Den F1-Technikern bereitet das Rennen jetzt schon Kopfzerbrechen. Weil es kaum schnellere Kurven gibt, die viel Abtrieb verlangen, werden wohl Mini-Flügel wie in Monza oder Spa-Francorchamps zum Einsatz kommen. Dazu fallen die Außentemperaturen im November nach Sonnenuntergang auch gerne mal tief in den einstelligen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Auf dem Dach des Boxengebäudes thront ein überdimensionales F1-Logo. Es ist nur eines von zahlreichen Highlights am Streckenrand

LAS VEGAS GP



LAS VEGAS GP

Bei den Ticket-Einnahmen wird Las Vegas sämtliche Rekorde sprengen

LAS VEGAS GP

Die Formel 1 hat 240 Mio. US-Dollar für das Grundstück in Las Vegas bezahlt

LAS VEGAS GP

Auf dem Highspeed-Stadtkurs sind flache Flügel wie in Monza gefragt

Bereich. Pirelli befürchtet, dass es für die Fahrer schwer wird, die Reifen im Arbeitsfenster zu halten. Zudem droht Graining.

Auch auf die Organisatoren kommt eine Mammutaufgabe zu. „Wie in Monaco muss die Strecke nach den Sessions der Formel 1 immer wieder für den normalen Straßenverkehr geöffnet werden“, erklärt Streckendesigner Hermann Tilke. Entsprechend hoch fallen die Ausgaben für Ordner und Security aus. Man darf gespannt sein, wie viel Grip die Piloten auf der frisch verlegten Fahrbahn finden werden.

Neben der Neuasphaltierung stellt die Konstruktion der Boxenanlage das größte Bauvorhaben für den Grand Prix dar. Für 240 Millionen US-Dollar hat die Formel 1 ein knapp 15 Hektar großes Grundstück in zweiter Reihe hinter dem Strip gekauft, auf dem die Start-Ziel-Gerade und das Boxengebäude untergebracht werden. Bei einem Investoren-Meeting Anfang August erklärte der Veranstalter, dass die Anlage zu 85 Prozent fertiggestellt sei. Zum offiziellen Richtfest Mitte April war sogar F1-Boss Stefano Domenicali angereist. Um die Garage der Superlative in Rekordzeit hochzuziehen, werkelten bis zu 400 Arbeiter gleichzeitig auf der Baustelle. Aktuell ist der Innenausbau in vollem Gange.

Fast noch wichtiger als die Einrichtung der Boxen für die Teams sind die vielen Logen für gut betuchte Gäste in den beiden Etagen darüber. Die VIP-Fans können die Renn-Action sogar unter einem riesigen erleuchteten F1-Logo vom Dach des Prachtbaus genießen, der einen Grundriss von 28 000 Quadratmetern aufweist. Nur um einmal die absurden Größenverhältnisse zu verdeutlichen: Beim Grand Prix von Miami Anfang Mai stellte der sogenannte Paddock Club der Formel 1 mit 7500 VIP-Kunden einen neuen Rekord auf. Für das Rennwochenende in Las Vegas sind die Kapazitäten auf 25 000 Luxus-Gäste ausgelegt. Von den anspruchsvollen Kunden, die bereit sind, fünfstellige Summen in Tickets zu investieren, gibt es offenbar genügend. Das Interesse übersteigt die Nachfrage. Jeder will bei der Premiere dabei sein. Um einen Platz auf der Warteliste zu ergattern, war eine Anzahlung von 1000 US-Dollar fällig.

Richtig günstig kommt man nirgendwo an der Strecke in den Genuss der Live-Action. Selbst die günstigsten Eintrittskarten kosteten immer noch 500 US-Dollar. Sie erlauben Zugang zum Stehplatzbereich am Rande der sogenannten Sphere. Hierbei handelt es sich um eine kugelförmige Veranstaltungsarena, die sich ebenfalls in den letzten Zügen der Fertigstellung befindet. 90 Meter hoch und außen mit 57,6 Millionen LEDs beleuchtet, ist das zwei Milliarden teure Bauwerk eines der vielen Highlights am Streckenrand, die für eine atemberaubende Kulisse sorgen.

Rekord-Ticketpreise

Für die günstigen Tribünenplätze sind 2000 US-Dollar fällig. Zum Vergleich: Der mittlere Preis bei den anderen 22 Rennen liegt bei 345 Dollar. Da sind die relativ teuren Tickets der beiden US-Rennen in Austin ($500) und Miami ($850) auch mit eingerechnet. Von privaten Bars und Restaurants am Streckenrand verlangen die Veranstalter ebenfalls hohe Gebühren, die diese an ihre Gäste weitergeben müssen. Wer nicht bezahlt, dem soll mit Scheinwerfern und Sichtschutzwänden der ungehinderte Blick auf die Autos genommen werden.

Rechteinhaber und Mitveranstalter Liberty Media rechtfertigt die hohen Preise mit der großen Nachfrage und den massiven Investitionen. So sind in den Bilanzen Infrastruktur-Ausgaben in Höhe von 400 Millionen US-Dollar vermerkt – allein 155 davon im ersten Halbjahr 2023. Im letzten Quartalsbericht mussten die Manager zudem einige unerwartete Sonderposten aufführen. Bei der Asphaltierung entdeckten die Arbeiter zum Beispiel Kabel unter und über der Straße, die eine aufwendige Verlegung erforderten. Dazu trieb die hohe Inflation für Material und Energie die Ausgaben in die Höhe. Als weiterer Grund für die Kostenexplosion wurden Maßnahmen angegeben, mit denen negative Auswirkungen der Bauarbeiten auf lokale Geschäfte reduziert wurden.

Damit sich die hohen Ausgaben für die Königsklasse auf Dauer amortisieren, soll der F1-Vertrag, der aktuell bis 2025 läuft, bald schon bis 2032 verlängert werden. Das Grand-Prix-Event der Superlative soll dann jedes Jahr Zehntausende Besucher ins Spielerparadies locken. Die F1-Fans werden – so der Plan – nicht nur teure Tickets kaufen, sondern immer auch noch ein paar Dollar in den Hotels, Casinos und Restaurants ausgeben. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Formel 1

Schnellste Stopps

Red Bull bestimmt die Saison in jeder Hinsicht – auch in der Boxengasse. Das Weltmeister-Team hat die schnellsten Mechaniker. Ferrari und McLaren überzeugen ebenfalls bei den Boxenstopps.

Von: **Andreas Haupt**

Auch bei den Reifenwechseln spielt Red Bull in einer eigenen Liga. In sechs von bisher zwölf Rennen absolvierten die Mechaniker des Weltmeisters die schnellsten Boxenstopps. Den besten überhaupt der Saison gab es beim GP Ungarn. Hier tauschten Red Bulls Schrauber innerhalb von 1,98 Sekunden und schickten Sergio Pérez zurück auf die Strecke.

In der Boxenstopp-Statistik der DHL, einem Formel-1-Serienssponsor, führt Red Bull mit 333 Punkten. Damit ist man auf dem besten Weg, zum sechsten Mal in Folge diesen Award einzufahren. Ferrari hat sich bis zur Sommerpause auf den zweiten Platz verbessert. Die Scuderia sammelte 266 Punkte und absolvierte bei vier Grands Prix den schnellsten Reifenwechsel. Der drittplatzierte McLaren (161 Punkte) verbuchte zwei Etappensiege. McLarens schnellster Stopp der Saison steht bei 2,01 Sekunden, Ferraris bester bei 2,10 Sekunden.

Mercedes führt die DHL nur auf dem siebten Platz. Alfa-Sauber und Haas liegen hinten. ■

WILHELM

Reifenwechsel in 1,98 Sekunden: Red Bull ist auch in der Box am schnellsten

Formel 1

Windkanal-Vorteil

Der neue Windkanal von McLaren ist endlich einsatzbereit. Die Zusammenarbeit mit Toyota endet mit dem letzten Upgrade-Paket des MCL60.

Von: **Tobias Grüner**

McLaren profitiert jetzt von der schlechten ersten Saisonhälfte. Am 30. Juni war Stichtag zur Neuberechnung der Verteilung der Windkanal- und CFD-Runs von Juli bis Dezember. Da lag McLaren auf Rang 6 im Konstrukteurspokal. Das Reglement sieht hier ein Handicap-System vor: Je schlechter die Position, desto mehr Aero-Testläufe bekommt ein Team zugestanden. Obwohl McLaren aktuell das zweitschnellste Auto hat, dürfen die Ingenieure mehr testen als Red Bull, Mercedes, Aston Martin, Ferrari und Alpine.

„Man kann viel Windkanalzeit haben, aber was wirklich zählt, ist die Qualität der Ideen für neue Konzepte. Aktuell haben wir zum Glück viele neue Ideen“, freut sich Teamchef Andrea Stella.

Passenderweise wurde in der ersten August-Woche auch noch der neue Windkanal in Woking in Betrieb genommen. Hier findet aktuell die Grundlagenarbeit für das 2024er-Modell statt. Der aktuelle MCL60 wird parallel noch ein paar Runs im Toyota-Windkanal in Köln bekommen. „Wir planen nach der Sommerpause noch eine Evolutionsstufe für den Unterboden und die Verkleidung. Danach stellen wir die Arbeit bei Toyota ein“, verrät Stella.

Mit dem neuen Windkanal soll nicht nur der Logistik-Alptraum von zwei räumlich getrennten Entwicklungszentren enden. Stella verspricht sich auch eine bessere Korrelation der Simulation mit der Rennstrecke. „Wir haben viel Arbeit in die Validierung der Daten gesteckt. Was ich bisher gesehen habe, stimmt mich sehr zuversichtlich.“ ■

MCLAREN

Mehr Aero-Tests, neuer Windkanal: McLaren kann nun richtig Gas geben

NACHRICHTEN

ANDRETTIS F1-PROJEKT

Red-Bull-Sportchef Helmut Marko hat Andretti empfohlen, das angezählte Alpine-Werksteam zu übernehmen, um in die Formel 1 zu kommen. Doch die Franzosen sind offenbar noch nicht bereit, den Rennstall zu verkaufen. „Was Übernahmen angeht, haben wir alle Möglichkeiten ausgelotet“, heißt es von Andretti. Aktuell wartet man auf das Ergebnis der FIA-Prüfung zur F1-Tauglichkeit. Im September sollen die vier Bewerber informiert werden.

BEGEHRTER FERRARI

Im Rahmen des Klassik-Events in Pebble Beach kommt dieses Jahr auch ein alter Schumacher-Ferrari unter den Hammer. Es handelt sich um den Ferrari F2001B, mit dem Michael Schumacher in seiner fünften Meister-Saison 2002 die ersten beiden Rennen absolvierte und in Australien gewann. Bei der Auktion am 19. August wird ein Millionen-Ergebnis erwartet.

MIAMIS GP-PLÄNE

Mit mehr Tribünen an der Zielgeraden und in Kurve 1 wollen die Organisatoren des Miami-Grand-Prix die Zuschauerkapazitäten für die Saison 2024 erhöhen. Zusätzliche Rahmenrennen sollen die Show und den Grip auf der Strecke verbessern. Angeblich versucht sich Miami für einen von sechs Sprints zu bewerben. Auch die Umwandlung zu einem Nachtrennen wird diskutiert, kommt 2024 aber noch etwas zu früh.

ERSTER GRAND SLAM?

Max Verstappen könnte diese Saison als erster F1-Pilot alle vier Klassiker-Rennen gewinnen. Nach Siegen in Monaco, Silverstone und Spa fehlt jetzt nur noch der Erfolg in Monza. Sieben Fahrer haben drei Viertel des inoffiziellen Grand Slams in einer Saison geschafft: Ascari (1952), Clark (1963), Prost (1985), Senna (1990), Hill (1994), Vettel (2011), Hamilton (2015, 2017).

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Alleskönner

50 Ausgaben **MOTORSPORT *aktuell***
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!

FÜR SIE ZUR WAHL

€ 30 TankBON-Gutschein
Ohne Zuzahlung

1 3 4 0

Brüder MANNESMANN Ecoline Werkzeugset

41-teiliges Werkzeugset in nachhaltigem Bambuskoffer

- Umschaltknarre, Schraubgriff
- Verlängerung, Bitadapter
- 10 Steckschlüsseleinsätze
- 20 Bits, verchromt
- 7 Innensechskantschlüssel

Zuzahlung: 1,– €

1 7 6 4

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch 0781 639 6651

Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 145,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,90 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Der March von Williamson brennt. Fans schauen zu, Chris Amon fährt vorbei

MOTORSPORT IMAGES

GP Holland 1973

Die Schande von Zandvoort

Jackie Stewart gewann den GP Holland 1973 vor François Cevert. Doch der Tyrrell-Doppelsieg war nur Nebensache. Im Rennen verbrannte Roger Williamson unter skandalösen Umständen. Nur David Purley wollte ihm helfen.

Von: **Michael Schmidt**

Man kann sich das heute nicht mehr vorstellen. Roger Williamson verbrannte beim Grand Prix von Holland und Millionen vor den Fernsehschirmen schauten live dabei zu. Unerträgliche fünf Minuten lang. Die Streckenposten standen hilflos daneben. Das Rennen ging weiter, als wäre nichts geschehen. Das Opfer wurde erst nach dem Rennen aus dem verkohlten Wrack geborgen. Nie stand der GP-Sport so in der Kritik. Heute wäre der Aufschrei bei einem vergleichbaren Drama nicht vorstellbar. Erstens, dass es überhaupt so weit kommen konnte. Zweitens, dass die Kameras die ganze Zeit auf den brennenden March zielten.

Nach einem Jahr Pause kehrte Zandvoort 1973 zurück in den GP-Zirkus. Der Veranstalter hatte für eine Million Dollar alle geforderten Sicherheitsmaßnahmen erfüllt: Leitplanken rund um den Kurs, ein neuer Belag, eine breitere Strecke, ein engerer Radius für die Kurve hinter Tunnel Oost, die jetzt Panoramabocht hieß, eine breitere Boxengasse. Nur eines wurde vergessen: Eine bessere Ausstattung der Streckenposten mit Feuerlöschern. Und ein gut organisiertes Notfallsystem.

Und wieder wurde Zandvoort Schauplatz einer Tragödie. Wie bei Chris Lambert, der 1968 bei einem Formel-2-Rennen starb. Wie bei Piers Courage, der 1970 beim Grand Prix in eine Böschung raste und in den Flammen seines De Tomaso umkam. Diesmal hieß der Unglücksrabe Roger Williamson. Der 25-jährige Engländer bestritt seinen zweiten Grand Prix, saß in einem March, den ihm sein Förderer Tom Wheatcroft finanziert hatte. Williamson lag auf Rang 13, als die Tragödie ihren Lauf nahm. Hinter ihm fuhr sein Kumpel David Purley in einem weiteren privat eingesetzten March. Williamson kam ausgangs der Hondenvlak-Passage wegen eines Reifenplatzers links vorne von der Strecke ab, wurde von der zu locker montierten Leitplanke in die Luft katapultiert und rutschte 200 Meter kopfüber bis in die Tunnel-Oost-Kurve.

Purleys Heldentat

Der rote March 731 brannte zunächst nur mit schwacher Flamme. Purley hatte den Unfall erste Reihe Mitte miterlebt. Er stoppte und eilte seinem Landsmann zu

ZAHL DES RENNENS

3

Opfer in fünf Jahren hatte die Tunnel-Oost-Passage zu beklagen: Chris Lambert 1968, Piers Courage 1970 und Roger Williamson 1973.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Hilfe. Doch Williamson war eingeklemmt, und der March lag schräg kopfüber auf dem Überrollbügel. Der Unfallpilot war offensichtlich nur leicht verletzt. Purley vertraute sich später einem Freund an: „Ich konnte Roger hören, wie er rief: ‚David, um Gottes willen, hol mich hier raus!'“ Einige Fans eilten Williamson zu Hilfe, wurden von der Polizei aber wieder vertrieben, die ihrerseits nichts unternahm, um zusammen mit Purley den March umzukippen. Die Streckenposten trauten sich nicht in die Nähe des brennenden Wracks.

Inzwischen wurde das Feuer immer stärker, Purley immer verzweifelter. Er fand einen Feuerlöscher, doch dessen Inhalt reichte nicht aus, um die Flammen einzudämmen. Keiner der Kollegen hielt an, obwohl die Rauchentwicklung so stark war, dass in der Kurve kaum noch etwas zu sehen war. Denis Hulme sprach für alle: „Wir dachten, das brennende Auto gehört zu Purley.“ Andere Fahrer verteidigten sich mit dem Spruch, dass sie fürs Fahren und nicht fürs Löschen bezahlt würden. Handzeichen von Hulme, man möge das Rennen abbrechen, wurden nicht beachtet. Ein gefundenes Fressen für die Motorsportgegner, die mit allen Kanonen auf die „Show des Todes“ schossen. In der Rennleitung erkannte man die Tragweite des Unfalls nicht. Obwohl die Fernsehbilder eine eindeutige Sprache sprachen. Die Feuerwehr traf erst fünf Minuten nach dem Unglück ein. Da war längst alles verloren.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Team	Runden	Zeit
1.	Jackie Stewart	Tyrrell-Cosworth	72 Runden	1:39.12,45 h = 184,022 km/h
2.	François Cevert	Tyrrell-Cosworth	72 Runden	1:39.28,28 h + 15,830 s
3.	James Hunt	March-Cosworth	72 Runden	1:40.15,46 h + 1.03,010 min
4.	Peter Revson	McLaren-Cosworth	72 Runden	1:40.21,58 h + 1.09,130 min
5.	Jean-Pierre Beltoise	B.R.M.	72 Runden	1:40.25,82 h + 1.13,370 min
6.	Gijs van Lennep	Williams-Cosworth	70 Runden	- 2 Runden

Schnellste Runde: Ronnie Peterson (Lotus-Cosworth) 1.20,31 min = 189,436 km/h

DAS RENNEN

GP Holland 1973, 29. Juli 1973, Zandvoort

Wetter:	21 °C, bedeckt
Distanz:	72 Runden à 4,226 km = 304,272 Kilometer
Nennungen:	24
Gestartet:	23
Gewertet:	11
Führungswechsel:	1
Pole-Position:	Ronnie Peterson (Lotus-Cosworth) 1.19,47 min = 191,438 km/h

Glanzloser Doppelsieg

Tyrrell feierte einen glanzlosen Doppelsieg. Jackie Stewart siegte vor François Cevert, nachdem Ronnie Peterson wieder einmal durch einen Defekt die Führung verloren hatte. Diesmal streikte beim Trainingsschnellsten nach 66 von 72 Runden das Getriebe. So erbte James Hunt einen Platz auf dem Podium, den er zwei Wochen zuvor in Silverstone noch kurz vor Schluss verloren hatte. Für Stewart war der Sieg ein wichtiger Schritt Richtung WM-Titel. Sein größter Gegner Emerson Fittipaldi hatte bereits nach drei Runden aufgegeben. Der Brasilianer war mit großen Schmerzen an seinen Knöcheln ins Rennen gegangen – ein Andenken an einen Unfall zu Beginn des Abschlusstrainings, der leicht noch ernstere Folgen hätte haben können.

Am Lotus war in der 220 km/h schnellen Zielkurve Bos Uit links vorne die Felge gebrochen. Beim Aufprall in die Leitschienen wurde der gesamte Vorderbau des Lotus 72D vom linken Vorderrad eingedrückt. Fittipaldis Beine waren in einem Klumpen verformten Aluminiums eingeklemmt. Aufhängungsteile drangen in den Fußraum ein. ■

MOTORSPORT IMAGES

Trauriger Sieg: Stewart wird von der Menge gefeiert, doch der Schotte kann sich nicht freuen

MOTORSPORT IMAGES

Starb mit 25: Roger Williamson

MOTORSPORT IMAGES

Nach dem Ausfall von Peterson fuhren Stewart und Cevert zum Doppelsieg

MOTORSPORT IMAGES

Hulme vor Regazzoni und Beltoise in der Tunnel-Oost-Kurve

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Endlich im Rampenlicht?

MOTORSPORT IMAGES

Andretti-Ass Jake Dennis gelang mit seinem WM-Titel der Durchbruch, die Formel E arbeitet weiterhin an ihrem

Das Debüt der dritten Formel-E-Auto-Generation war mit riesigen Hoffnungen verbunden: Der Mix aus Extra-Kilowatt, neuen Strecken und namhaften Newcomern sollte das Elektro-Produkt bereit für den Mainstream machen. Am Ende der neunten Saison stehen zwar fantastische Titelkämpfe, aber auch neue Baustellen.

Von: **Philipp Körner**

James Barclay, der Teamchef der Jaguar-Werkstruppe, hatte beim Saisonfinale in London eine undankbare Doppelrolle. Auf der einen Seite kämpfte er mit seinem Team und seinem Fahrer Mitch Evans um beide WM-Titel. Auf der anderen Seite war er als Formel-E-Projektleiter der Briten bemüht um das Wohl der rivalisierenden Kundenteams von Envision Racing. Im Vorfeld sagte der Top-Manager zu seiner misslichen Lage: „Grundsätzlich ist es positiv, wenn ein Jaguar-Antrieb das Rennen gewinnt. Ich werde aber nicht so tun, als wären wir mit einem zweiten Platz zufrieden – natürlich wollen wir Erster sein."

Ähnlich ambivalent waren die Gefühle auch bei den Verantwortlichen des Porsche-Werksteams. Die Deutschen mussten sich wie Jaguar in den vorläufigen WM-Tabellen gleich doppelt hinter ihrem Kunden anstellen. Obwohl man abschließend Andretti und Champion Jake Dennis artig gratulierte, bleiben mehrere Momente der Reibung in Erinnerung. Besonders exemplarisch war der erste London-Lauf, bei dem ein ordentlich aufgebrachter Michael Andretti in die Porsche-Box stürmte und Unterstützung einforderte. Zuvor hatte sich Dennis – nicht zum ersten Mal – wenig markenkollegial über Pascal Wehrlein echauffiert. Der Kunde mag zwar der König sein, aber in weiten Teilen des Formel-E-Fahrerlagers hält man wenig von der Monarchie.

Vielleicht auch wegen dieser Klienten-Triumphe bildeten die Herstellervertreter zuletzt eine Allianz für die Einführung einer Markenwertung. Ihr Hauptargument: Die Hersteller leisten die von dem Cost Cap eingeschränkte Arbeit bei der technischen (Weiter-)Entwicklung, werden jedoch durch die davon deutlich profitierenden, weil nur noch auf Details fokussierten Kunden gebügelt. Zur Wahrheit gehört allerdings auch, dass die Hersteller dringend die Daten der weiteren Autos brauchen.

Triumph der „Überbleibsel"

Damit sind wir beim entscheidenden Dilemma der neunten Formel-E-Saison angekommen. Denn kurz vor dem Jubiläumsjahr scheint die wichtigste Elektroserie weiter in einer Zwischenwelt gefangen zu sein. In Form von DS (bzw. Stellantis), Jaguar, Mahindra/ZF, NIO, Nissan und Porsche sind auf der technischen Seite mehrere Weltkonzerne am Start. Die fetten Titel gingen jedoch an „Überbleibsel" der Gründerjahre: Sowohl Andretti als auch Envision (vorher unter Virgin bekannt) sind von Anfang an dabei – und haben das Mindset rund um das Energiesparen tief verinnerlicht. Mit dem Ende des dank Formel-1-Know-how kaum zu stoppenden Mercedes-Projekts, das als McLaren-Nissan

RENNKALENDER 2024

13.01.	Mexiko-Stadt (Mexiko)
26.01.	Diriyah (Saudi-Arabien)
27.01.	Diriyah (Saudi-Arabien)
10.02.	TBA
24.02.	TBA
16.03.	São Paulo (Brasilien)
30.03.	Tokyo (Japan)
13.04.	Rom (Italien)
14.04.	Rom (Italien)
27.04.	Monaco (Monaco)
11.05.	Berlin (Deutschland)
12.05.	Berlin (Deutschland)
25.05.	TBA
08.06.	Jakarta (Indonesien)
29.06.	Portland (USA)
20.07.	London (Großbritannien)
21.07.	London (Großbritannien)

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

2023 nur vereinzelt glänzte, war der Weg nun für sie frei.

An den Vorzeichen veränderte die ursprünglich als Zäsur geplante Gen3 mit bis zu 350 Kilowatt Leistung überraschend wenig. Die kompakten Nachfolger kamen zwar dem Lob nach, „endlich echte Rennautos“ zu sein. Doch die Hoffnungsträger waren zumindest als Erstsemester nicht der vermutete große Wurf. Zu Beginn quälten stark zerrüttete Lieferketten und mangelhafte Einheitsbauteile die Techniker. Dann musste das Prestigeprojekt der Schnellladestopps pausieren. Und schlussendlich kroch die Erkenntnis hervor: Der Leistungssprung ist durchaus da, und die Rekuperation ist atemberaubend, aber es sieht immer noch nach Formel E aus. Hierbei spielen auch die wie gewollt haltbaren Hankook-Reifen eine einbremsende Rolle. Die extrem robuste Mischung wird auch in Saison 10 verwendet.

Was nicht ist, kann noch ...

Besonders frappierend wirkte die Dissonanz aus Speed-Revolution und Realität bei den Überholspektakeln in São Paulo, Berlin und Portland. Teils im Bummeltempo zogen die Autos dort ihre Kreise. Wer aus dem Elektro-Peloton ausscherte, der opferte seine streng limitierte Energie an den erbarmungslosen Luftwiderstand. Die allgemeine Einschätzung war, dass die Autos mehr Drag erzeugen. Gleichzeitig hielt sich zumindest auf engen Kursen der Kalauer, man müsse sofort den „nutzlosen“ Frontflügel abfahren, um Gewicht zu sparen. Damit verbunden ist eine zunehmende Kritik an der FIA, Schäden mit zweierlei Maß zu messen. Mal durften Renner im Formel-Ford-Look noch um Punkte-Ränge kämpfen, mal wurde kompromisslos in die Garage zur Zwangsreparatur gewinkt. Porsche-Pilot Da Costa wütete nach dem vor den International Court of Appeal wandernden Plattfuß-Vorfall: „Wo ist denn da der normale Menschenverstand?“

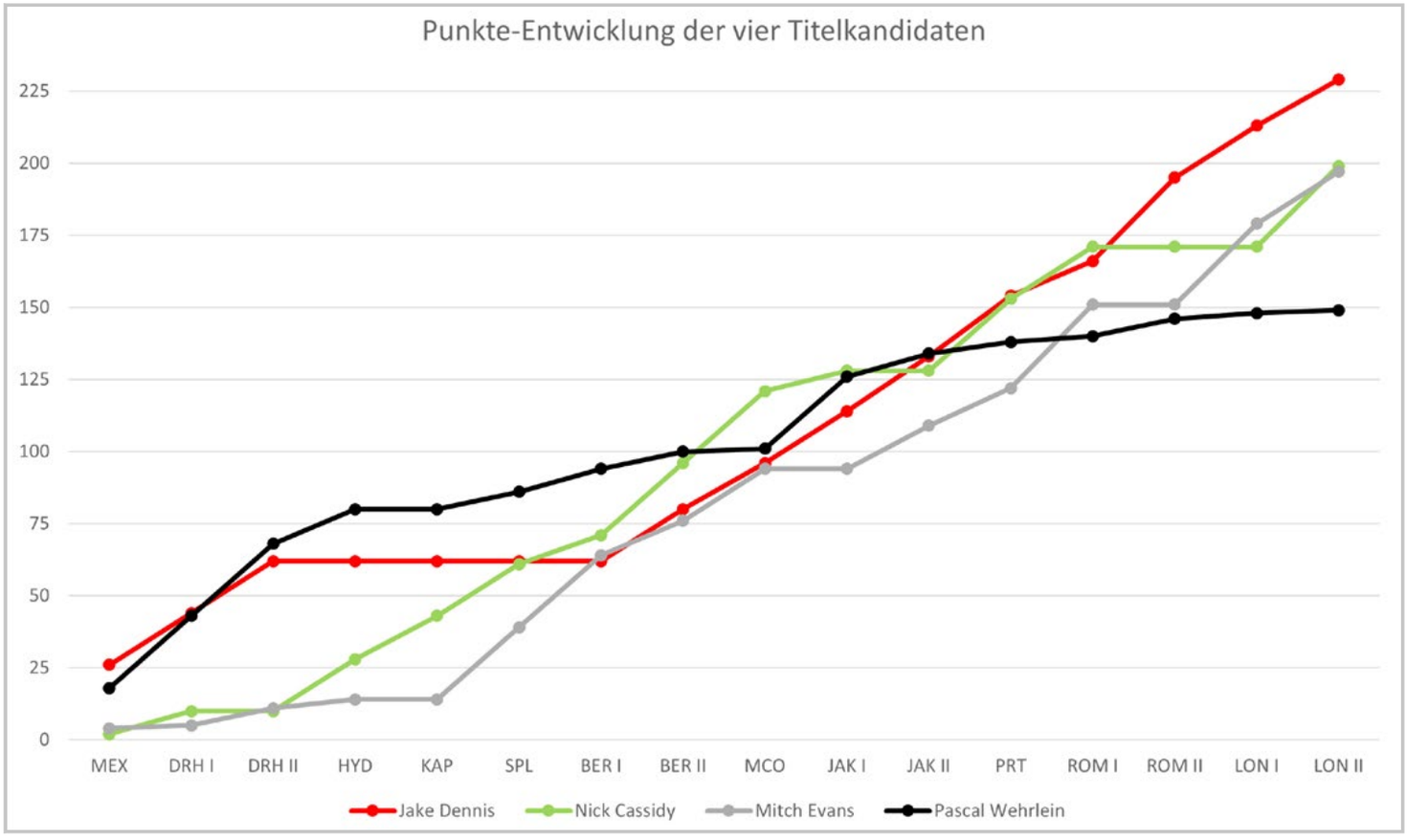
Trotz der neuen Baustellen war die letzte Saison kein Reinfall. Mit Jaguar und Porsche haben zwei Big Player ihre Loyalität unterstrichen. Zudem fand der erst hadernde Formel-Rückkehrer Maserati auf die Siegerstraße. Während die Gen3 weiteres Fein-Tuning durchläuft, hat die Serie unter dem neuen CEO Jeff Dodds obendrauf schon fleißig Vorarbeit in die Gen4 gesteckt. Denn nach dem Hoffnungsträger ist vor dem Hoffnungsträger. ■

MOTORSPORT IMAGES

Mitch Evans und Nick Cassidy formen künftig das Jaguar-Werksduo

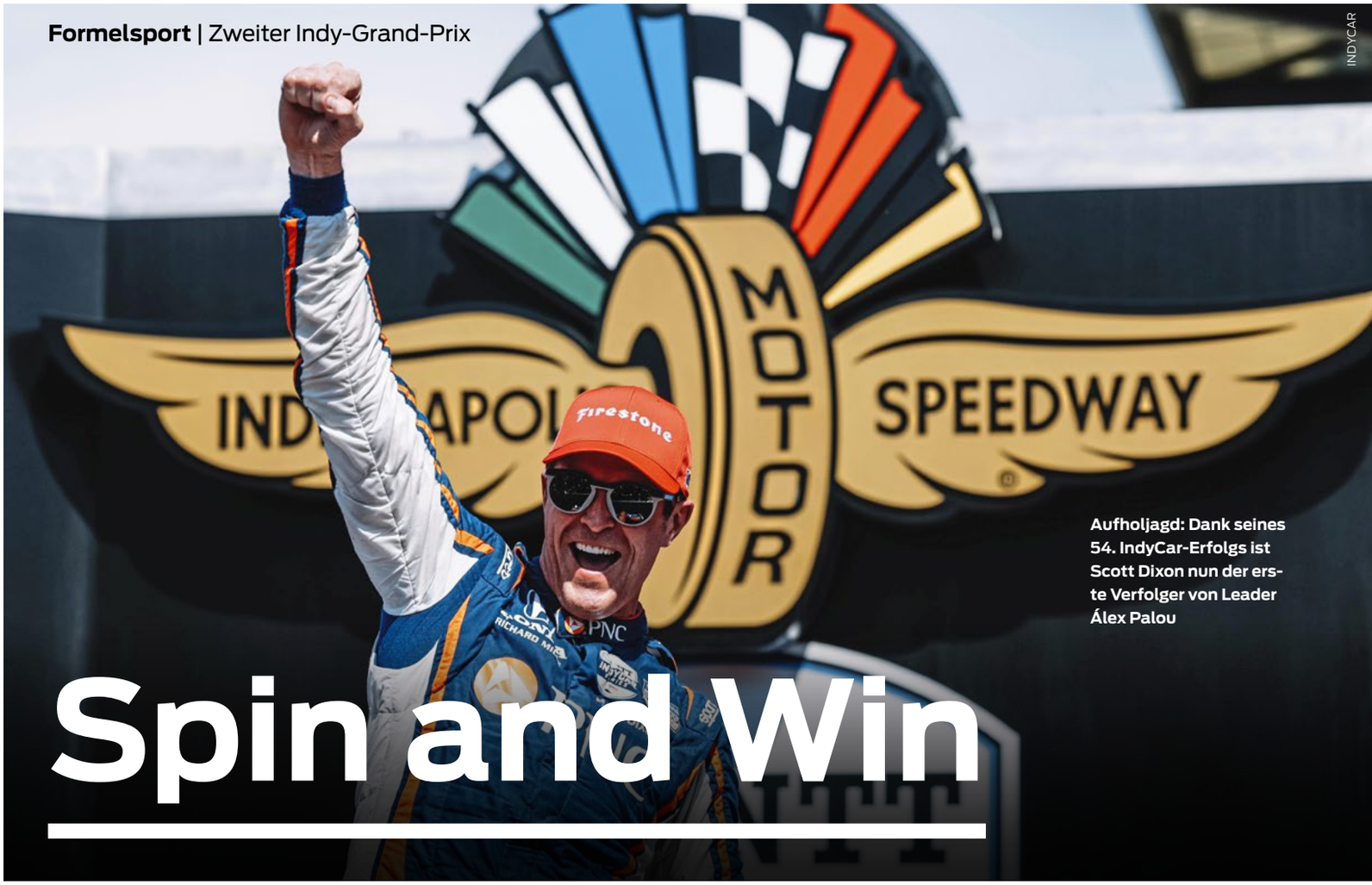
PORSCHE

Porsche blickt auf die bisher erfolgreichste Saison zurück, will aber viel mehr



Dennis und Wehrlein hatten den besseren Start, wurden aber im zweiten Drittel von Cassidy und Evans eingeholt. Während Wehrlein stagnierte, zog Dennis davon

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



INDYCAR

Aufholjagd: Dank seines 54. IndyCar-Erfolgs ist Scott Dixon nun der erste Verfolger von Leader Álex Palou

Spin and Win

Scott Dixon (Chip Ganassi Racing) bot beim zweiten Indy-GP die größtmögliche Show: Der Elder Statesman fuhr nach einem Dreher vom letzten auf den ersten Platz vor. Gegen seine Mischung aus Timing-Glück, Pace und Spritspar-Zauberei konnte nicht mal Pole-Sitter Graham Rahal (RLL) etwas ausrichten. Dixons Kollege Álex Palou cruist zwar weiter zum Titel, brach aber neues Vertragschaos vom Zaun.

Von: **Philipp Körner**

Sicher im Leben ist nur der Tod – und ein Saisonsieg von Scott Dixon. Auch im 19. Jahr in Folge fuhr der „Iceman“ in die Victory Lane der IndyCar. Die rennsportliche Naturgewalt aus Neuseeland musste dafür jedoch sein gesamtes Können auspacken. Der auf Rang 15 gestartete Dixon berichtete: „Es fühlte sich wie ein fantastischer Start an. Ich habe fünf oder sechs Positionen gutgemacht, dann wurde ich in Kurve 7 gedreht.“ Anschließend griff ein Plan, den seine Ganassi-Truppe bereits vor dem Rennen ausgeheckt hatte. „Wie vorab besprochen, sind wir die härteren, nicht ganz so schnellen Reifen früh losgeworden und haben uns auf den Verbrauch konzentriert. Es war fast schockierend, wie stark unsere Pace trotz des Spritsparens war.“

Nicht schockiert, aber sichtbar erleichtert war die Feel-Good-Story des Vortages. Nach dem dramatischen Scheitern bei der Qualifikation für das Indy 500 feierte Graham Rahal eine bemerkenswerte Pole-Position bei seiner „Rückkehr“. Unweit der Pitbox, in der er damals weinend mit seiner Familie gekauert hatte, jubelte der 34-Jährige mit dem zuletzt aufkommenden Rahal Letterman Lanigan Racing. „Nach den Ereignissen im Mai muss man so gut wie möglich mit seinem Leben weitermachen. Auch wenn man regelmäßig an sein Scheitern erinnert wird.“

Besonders geholfen habe ihm die Unterstützung von Al Unser Jr., der ihm direkt im Anschluss an die 500-Quali eine Sprachnachricht geschickt hatte. Unser Jr. war nach seinem Indy-500-Triumph im „Mercedes-Biest“ (1994) dramatisch im Folgejahr an der Qualifikation verzweifelt. Mit seinen auch daran geknüpften psychischen Problemen ging der zweifache Indy-Sieger öffentlich um. Rahal: „Es hat mich emotional aufgerichtet, seinen Namen auf meinem Handy zu lesen.“

> „Wir sind die härteren Reifen früh losgeworden und haben uns auf den Verbrauch konzentriert. Für mich war es schockierend, wie stark unsere Pace trotzdem war.“
>
> Scott Dixon

Drama für Newgarden

Auch die restlichen Top 5 des Grids boten Grund zur Freude. Christian Lundgaard lieferte einen RLL-Doppelerfolg. Vorjahressieger Alexander Rossi (McLaren) wurde vor seinem Teamkollegen Patricio „Pato“ O’Ward Dritter. Und Devlin DeFrancesco schlug als Fünfter gekonnt seine drei Andretti-internen Rivalen. Auch wenn DeFrancescos Vertrag in Michaels Mannschaft so oder so ausläuft, setzte er ein wichtiges Ausrufezeichen. Ein gigantisches Fragezeichen schwebte derweil über Penske-Pilot Josef Newgarden. Der Titelanwärter schied schon im ersten Segment aus und ging kombiniert mit einer Strafe für einen neuen Motor von P25 aus ins Rennen.

Selbiges verlief noch um einiges schlimmer für den amtierenden Indy-500-Sieger. Im Chaos der sehr hektischen Startrunde rutschte Newgarden blind in einen Auffahrunfall in der siebten Kurve hinein. Dort hatten sich Marcus Armstrong (Chip Ganassi Racing) und Romain Grosjean (Andretti Autosport) im Mittelfeldgeplänkel verkeilt, nachdem Armstrong von Palou unglücklich gedreht wurde. Der Spanier hatte dabei ordentlich Glück: Der

PUNKTESTAND FAHRER

Nach dem 14. Rennen:

	Fahrer	Punkte
1.	Álex Palou	539
2.	Scott Dixon	438
3.	Josef Newgarden	434
4.	Scott McLaughlin	395
5.	Patricio O’Ward	388
6.	Marcus Ericsson	377
7.	Will Power	365
8.	Christian Lundgaard	330
9.	Kyle Kirkwood	312
10.	Alexander Rossi	306

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

nächste Teamkollege Dixon fuhr ihm chancenlos hinten drauf, aber drehte sich als einziger der beiden. Der Neuseeländer stand kurz auf dem Gras, konnte dann aber am Knäuel vor ihm vorbeiziehen. Newgarden fiel durch die Reparaturen dagegen aus der Führungsrunde – und fand auch nicht mehr in sie zurück.

Mangels weiterer Neutralisierungen konnten sich die Strategien ungestört ausspielen. Devlin DeFrancesco, der in der ersten Kurve mit einem Glanz-Move außenrum in die Führung gegangen war, wurde erbarmungslos durchgereicht. Auf den ersten Blick schien das RLL-Duo Rahal und Lundgaard am besten für die insgesamt 85 Runden aufgestellt gewesen zu sein. Überraschend war dabei, dass Pole-Sitter Rahal rund die Hälfte des Rennens auf die härteren Reifen setzte. Dixon, der noch unter Gelb auf die weichen Pneus gewechselt hatte und die Mischung auch bei den folgenden zwei Stopps bevorzugte, bewies, dass seine Alternative besser war. Rahal konnte den Spritspar-Star zwar noch einholen, aber nicht attackieren. Wie so oft hatten Dixon und sein Stratege Mike Hull einen Nachteil in einen Vorteil gedreht. O'Ward lief vor einem am Ende hadernden Lundgaard als Dritter ein.

Ganassi vs. Brown

Álex Palou wurde final Siebter und hat somit drei Rennen vor Schluss neun von zehn Fingern am Meisterpokal. Während er im Titelkampf für Langeweile sorgt, könnte sich die Fortsetzung seines Vertragsstreits in die Blockbuster Barbie und Oppenheimer einreihen. Am Samstag wurde öffentlich, dass der Spanier nun doch bei Ganassi bleiben könnte.

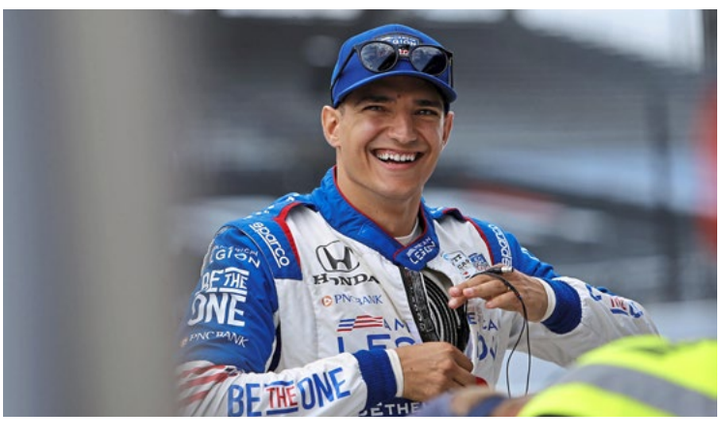
McLaren-Boss Zak Brown wütete: „Ich bin extrem enttäuscht, dass Palou seine vertraglichen Verpflichtungen mit uns in der IndyCar nicht einhalten will." Chip Ganassi konterte deutlich: „McLaren hat durch die Einflussnahme in unseren Vertrag mit Palou diesen Prozess begonnen und reklamiert nun ironischerweise, selbst das Opfer zu sein." Dem nicht gerade in Freundschaft verbundenen Kollegen Zak Brown richtete er obendrein aus: „Als ich aufgewachsen bin, habe ich das McLaren-Team und dessen Erfolg respektiert. Die neuen Bosse bekommen nicht denselben Respekt." Und was sagt Palou? Nichts öffentlich, aber dafür Tschüss zu seinem Management. Diese Trennung ist ein Anzeichen, dass er tatsächlich Dixons Erbe als Ganassi-Leader antreten könnte. ■

MOTORSPORT IMAGES

Aufgefächert: Devlin DeFrancesco (v. r.) ging von außen in die Führung

INDYCAR

Aufgebockt: Josef Newgarden erlebte eine Chaos-Rückkehr nach Indy



INDYCAR

Aufgeheizt: Álex Palou will wohl bei Ganassi bleiben, Zak Brown wütet

INDYCAR, INDIANAPOLIS (INDIANA)

14. von 17 Rennen; Renndistanz: 85 Runden (207,32 Meilen)

	Fahrer	Team/Motor	Zeit
1.	Scott Dixon	Chip Ganassi-Honda	1:51.24,7579 h
2.	Graham Rahal	Rahal Letterman Lanigan-Honda	+ 0,4779 s
3.	Patricio O'Ward	McLaren-Chevrolet	+ 8,0925 s
4.	Christian Lundgaard	Rahal Letterman Lanigan-Honda	+ 9,3211 s
5.	Alexander Rossi	McLaren-Chevrolet	+ 9,7935 s
6.	Will Power	Penske-Chevrolet	+ 14,6929 s
7.	Álex Palou	Chip Ganassi-Honda	+ 17,6505 s
8.	Scott McLaughlin	Penske-Chevrolet	+ 22,1977 s
9.	Kyle Kirkwood	Andretti-Honda	+ 23,4238 s
10.	Marcus Ericsson	Chip Ganassi-Honda	+ 30,3957 s

INDYCAR

Nächste Station: St. Louis (27.08.)

NACHRICHTEN

MEYER SHANK BAUT UM

Am Freitag (11.08.) lüftete Meyer Shank Racing (MSR) ein eher schlecht gehütetes Geheimnis. IMSA-Champion Tom Blomqvist übernimmt 2024 das Vollzeit-Cockpit von Hélio Castroneves. Blomqvist hat einen mehrjährigen Vertrag beim IndyCar-Schwesterteam unterschrieben. Castroneves bleibt MSR in diversen Funktionen erhalten. Der vierfache Indy-500-Sieger wird Teil der Eigentümer-Gruppe und sich als Fahrermentor unter anderem um seinen Nachfolger kümmern. Dazu pilotiert er beim nächsten Saisonhighlight ein drittes Auto. Wie es um die Pagenaud-Nennung steht, ließ MSR vorerst offen.

ENGES INDY-NXT-RENNEN

Der schon am Freitag absolvierte Indy-NXT-Lauf sah ein spannendes Duell zwischen den Andretti-Kollegen Hunter McElrea und James Roe. Wegbrechende Reifen ließen den Neuseeländer McElrea mit nur 0,4370 Sekunden Vorsprung siegen. Vorher hatte er sich einen harten Kampf mit Louis Foster (Andretti) geliefert. Durch den Erfolg konnte McElrea den Abstand auf Leader Christian Rasmussen (HMD Motorsports) verringern.

ERSTE KALENDERDATEN

Obwohl die IndyCar ihren Kalender erst am Saisonende vorstellt, sind einige Daten bereits fix. Das 108. Indy 500 wird am 26. Mai 2024 ausgetragen. Am vorherigen Wochenende (18. und 19. Mai) findet dementsprechend die Quali statt. Davor ist der Indy GP (10. bis 11. Mai), von dem es 2024 womöglich nur noch einen gibt. Durch die IMSA-Kalendervorstellung sind zudem die Termine von Long Beach (19. bis 21. April) und Detroit (31. Mai bis 2. Juni) bekannt. St. Petersburg soll laut US-Quellen vom 8. bis 10. März den Saisonstart beheimaten, das Finale wandert sicher nach Nashville (13. bis 15. September).

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GTWC

GT-Promoter Stéphane Ratel über die Zukunft der IGTC, den Auftritt beim 24h-Rennen Nürburgring, die Kalenderüberschneidungen 2024, das Thema Hybrid im GT-Rennsport, den GT3-Ausstieg von Audi und die Probleme von AMG, eine gute Absprungbasis für das nächste GT3-Modell zu finden.

Von: **Marcus Schurig**

Bei Ihrer Pressekonferenz in Spa haben Sie mit der Ankündigung, das 24h-Rennen Nürburgring in den IGTC-Kalender zu integrieren, für einen Knalleffekt gesorgt. Wie kam es dazu?

Eigentlich war es ein naheliegender Gedanke, denn die meisten GT3-Hersteller fahren eh am Nürburgring, besonders die deutschen Hersteller sind dort stark aufgestellt. Dazu hat das Rennen eine großartige Statur, eine tolle Historie und viele Zuschauer. Die Idee stammt aber ehrlich gesagt nicht von mir, sondern von BMW-Sportchef Andreas Roos. Wir hatten beim zweiten IGTC-Lauf in Kyalami ein längeres Gespräch, und er machte deutlich, dass eine Rückkehr von BMW nach Südafrika nicht vorstellbar sei, weil das Rennen zu wenig Aufmerksamkeit erzeuge und das Starterfeld zu klein sei. Er schlug vor, die IGTC, die durch die Reisebeschränkungen während der Pandemie besonders hart betroffen war, durch starke Rennen wie das 24h-Rennen am Nürburgring oder Macau neu aufzubauen.

„Überragend gut“: Im Endurance Cup fahren 50 Autos, im Sprint Cup 40, beim 24h in Spa 70

GTWC

Haben Sie den Gedanken sofort aufgegriffen?

Nein, nicht im ersten Moment, denn das Rennen auf dem Nürburgring ist ja eher eine deutsche Angelegenheit, und Macau ist ein FIA-Event, außerdem gilt beim Sprintlauf in Macau das Konzept ein Auto, ein Fahrer, was nicht dem Grundgedanken der IGTC entspricht, wo Langstreckenrennen mit mehreren Piloten pro Auto im Fokus stehen. Das Blatt hat sich gewendet, als Ferrari dieses Jahr beim 24h-Rennen am Nürburgring siegte. Eine Stunde später schrieb ich eine E-Mail an den Sportchef des ADAC Nordrhein, Mirco Hansen, und fragte an, ob sich der ADAC eine Zusam-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Das GT3-Geschäft läuft zurzeit überragend gut“

menarbeit mit der IGTC am Nürburgring vorstellen könnte. Die Reaktion war positiv, und in den Folgewochen haben wir diesen Deal klargezogen, über den ich wirklich sehr glücklich bin.

Wie sieht der weitere Plan für den Neuaufbau der IGTC aus?
Das 12h-Rennen in Bathurst ist bisher jedes Jahr gewachsen und damit ein Fixstern in der IGTC-Serie. Über das 24h-Rennen in Spa brauchen wir nicht zu diskutieren, jetzt haben wir mit dem 24h-Rennen am Nürburgring ein zweites großes Highlight in Europa, bei dem die deutschen Hersteller stark engagiert sind. Ich persönlich glaube immer noch, dass wir langfristig mit dem 9h-Rennen in Indianapolis Erfolg haben werden, aber das braucht Zeit, Geduld und Arbeit. Der US-Markt ist für alle GT3-Hersteller extrem wichtig, insofern ist ein IGTC-Lauf in Amerika alternativlos. Der Punkt bei den großen Highlight-Rennen der IGTC besteht darin, dass ein GT3-Auto bei einem Langstreckenrennen den Gesamtsieg holt – das ist der zentrale Punkt. In allen anderen Serien wie IMSA oder WEC fahren die GT3-Autos um Klassensiege. Deshalb glaube ich, dass die Hersteller an der IGTC weiter ein großes Interesse haben werden.

Was ist mit Suzuka? Der IGTC-Start in Japan war in den ersten beiden Jahren vor der Pandemie ein Erfolg?
Das Fahrerlager und die Hersteller sagen: Lass es mit dem Neuaufbau der IGTC langsam angehen, übertreibe es bloß nicht. Im nächsten Jahr haben wir mit Bathurst, Nürburgring, Spa und Indianapolis vier Rennen, die Pläne für ein fünftes Rennen haben wir gestrichen. In Australien, Europa und Amerika gibt es funktionierenden GT3-Kundensport, die Autos sind also da. Jetzt müssen für die nächste Konsolidierungsphase erst mal die Hersteller zurückkommen. In diesem Jahr haben wir drei eingeschriebene Hersteller, ich habe die Hoffnung, dass wir 2024 vier oder fünf Hersteller an Bord haben werden. Danach können wir über eine Rückkehr nach Japan reden, das ist auch für mich das nächste Etappenziel. Natürlich würde ich gerne wieder an die ursprüngliche Grundidee anknüpfen, also fünf Highlight-Rennen auf fünf Kontinenten. Ich will auch eine Rückkehr nach Südafrika nicht vollständig ausschließen.

„Ich persönlich glaube nicht an eine schnelle Elektrifizierung im GT-Rennsport – und schon gar nicht im klassischen Kundensport.“

GT-Promoter Stéphane Ratel

Die GTWC fährt 2023 zwei Rennen in Deutschland? Ist das Zufall oder Absicht?
Das war eher ein Zufall. Weil wir wegen der Formel 1 den Termin des 24h-Rennens in Spa dauerhaft verlegen mussten, fiel unser Kalender aus den Fugen, denn wir mussten bei der GTWC Europa 15 Rennveranstaltungen umlegen, was auch Konsequenzen für die nationalen Championate in Frankreich und England hatte, das sind Dominoeffekte. Eine Folge davon war, dass wir 2023 zwei Rennen in Deutschland abhalten, was mehr mit den Streckenverfügbarkeiten zu tun hat als mit allem anderen.

Die Kalenderplanungen werden immer kniffliger, korrekt?
2023 war diesbezüglich bisher das schlimmste Jahre meiner ganzen Karriere als Promoter. Denn neben der GTWC gibt es noch die DTM, im nächsten Jahr kommt die Sportwagen-WM dazu – das sind allein im nächsten Jahr 26 Rennen in Europa, wo es keine Terminüberschneidungen geben darf. Dazu kommt für uns ja auch noch die GTWC Asien und Amerika, von der IMSA gar nicht zu reden – es war ein Albtraum! Man muss einfach Prioritäten setzen, und in Europa bedeutet das, dass wir keine Überschneidungen mit WEC und DTM produzieren.

Was sagen Sie zur unangenehmen Terminüberschneidung zwischen der IMSA und dem 24h-Rennen in Spa?
Alle Promoter versuchen ihr Bestes, um Überschneidungen zu verhindern, schon aus Eigennutz. Unser Job besteht darin, eine funktionierende Plattform für Teams, Fahrer und Hersteller zu bieten. Wir haben es in diesem Jahr geschafft, Überschneidungen zwischen GTWC Europe, GTWC Amerika, IMSA, WEC, DTM und 24h Nürburgring zu vermeiden, was ein hartes Stück Arbeit war. Mehr können wir nicht tun. Was 2024 betrifft, so haben wir unseren Kalender sehr früh bekannt gegeben, einen Monat früher als sonst üblich. Was das 24h-Rennen in Spa 2024 betrifft, so haben wir keinen Spielraum für eine Verschiebung: Wenn wir das Rennen eine Woche vorziehen, läge es in der Folgewoche nach Le Mans, was nicht funktioniert. Wenn wir es um eine Woche verschieben, gibt es einen Clash mit dem DTM-Lauf auf dem Norisring. Der ADAC kann Norisring nicht um eine Woche nach hinten verlegen, weil es sonst einen Clash mit der WEC gibt.

Was sind Ihre Erwartungen für das GT3-Finale in Macau, das im November 2023 sein Comeback gibt?
Buchen Sie Ihren Flug, wir werden Sie nicht enttäuschen! Der Macau-GP ist ein großartiger Rennevent, für mich gehört Macau zu den vier oder fünf wichtigsten GT-Rennen der Welt. Die FIA hat einen Dreijahresvertrag mit dem Ausrichter, ich bleibe Promoter für das GT3-Finale. Damit haben jetzt alle Planungssicherheit, was sehr positiv ist. In der asiatischen GTWC-Serie fahren aktuell bis zu 36 Autos, was bedeutet, dass wir genügend Fahrzeuge in der Region haben. Ich glaube, wir werden ein großes Feld haben, alle wichtigen GT3-Hersteller haben Interesse signalisiert – es sieht sehr gut aus.

Ihr zweites Sorgenkind neben der IGTC ist die GT2-Kategorie, die Felder stagnieren. Warum? Es gibt doch genügend Marken …?
Leider haben wir fast mehr Marken als Autos! Aber ernsthaft: Wir haben dieses Jahr zwölf Fahrzeuge, was keine Steigerung ist. Allerdings fahren diese Teams nur in der GT2-Klasse, nicht GT3 oder GT4, was positiv ist, weil man nur so eine neue Plattform bauen kann. Dazu haben wir in der Anlaufphase den Fehler gemacht, dass der Kalender ein wenig zerrupft war und keine wirkliche Heimat hatte. Das ändert sich gerade: Wir wollen wirklich eine eigene Plattform auf der Bühne der GTWC-Serie schaffen, allerdings ist eine Voraussetzung dafür, dass das Starterfeld wachsen muss. Im nächsten Jahr finden alle GT2-Rennen im Rahmen der GTWC statt, und das Feedback ist positiv. Ich hoffe, dass wir mehr als 20 Fahrzeuge am Start stehen haben. Und wenn wir sechs oder acht GT2-Teams haben, die sich für eine Teilnahme beim 24h-Rennen in Spa interessieren, werden wir dort die Tür aufmachen. Das Problem ist im Moment nur, dass das GT3-Geschäft so überragend gut läuft, dass sogar Rennen wie Spa komplett ausgebucht sind – aber das ist ein Luxusproblem.

Seit Jahren gibt es Debatten zum Thema Hybridisierung im GT-Sport, passiert ist bisher nichts. Wie stehen Sie zum Thema Hybrid?
Es ist Tatsache, dass die Hybridisierung im Kundensport ein sehr teures Unterfangen wäre, von Werkseinsätzen gar nicht zu reden. Die Hybridsysteme in Sportwagen sind komplex, aber in der Regel nicht besonders leistungsstark. Ich würde es bevorzugen, wenn man den CO_2-Fußabdruck im GT3-Sport zuerst über synthetische Kraftstoffe reduziert und so eine unnötige Komplizierung verhindert. Im nächsten Jahr haben wir 100-prozentigen Bio-Sprit, in nicht allzu ferner Zukunft 100-prozentigen synthetischen Sprit, das sind die nächsten Schritte. Ich glaube nicht an eine schnelle ▷

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Elektrifizierung im GT-Sport, und schon gar nicht im klassischen Kundensport. Und es bleibt abzuwarten, wie schnell die Durchdringung im realen Markt auf der Straße erfolgt.

Kurzer Rückblick auf das 24h-Rennen in Spa: Nach dem BMW-Sieg gab es Diskussionen, ob Turbomotoren einen Vorteil haben …
Die Komplexität der Balance of Performance (BOP) ist über die Jahre immer weiter angestiegen, und Sie haben recht, nach Spa gab es eine Diskussion darüber, ob GT3-Autos mit Turbomotor einen Vorteil haben, bezogen auf Temperatur und Luftdruck und besonders über lange Renndistanzen, wo sich diese Parameter stärker verändern. Nur ein Beispiel: Wenn sich das Datum für einen Renntermin auf einer Rennstrecke ändert, müssen wir im Prinzip eine neue BOP machen – angepasst an die jeweilige Jahreszeit.

Ihr Kommentar zum Ende der werksunterstützten GT3-Einsätze bei Audi?
Das Einzige, was ich sagen kann, ist: Danke an Audi, danke für 15 tolle Jahre im GT3-Sport! Audi hat den GT-Sport verändert, aber der GT-Sport hat auch Audi verändert. Als Audi in die GT3-Klasse kam, war das ein Gentleman-Sport, sie haben den Sport mit großer Ernsthaftigkeit auf ein völlig neues und professionelles Niveau gebracht und waren dabei megaerfolgreich. Was die Zukunft betrifft: In Ihrer Ankündigung, den GT3-Sport zu verlassen, steht im letzten Satz, dass sie neue Projekte im Kundensportbereich evaluieren. Aus meiner Sicht schließen Sie zwar die R8-Tür, weil das Modell keinen Nachfolger erhält, aber der Ausstieg bedeutet nicht, dass die Marke Audi komplett aus dem Kundensport verschwindet.

Thema Mercedes: AMG hat sich klar zum GT3-Sport bekannt, aber alle warten auf ein neues Auto. Machen Sie sich Sorgen?
Für Hersteller, die keinen reinrassigen zweisitzigen Sportwagen im Angebot haben, wird es je nach Ausgangsprodukt in der GT3-Klasse zunehmend schwer. Warum? Weil die FIA alle technischen Sondergenehmigungen (Waiver), die früher für Limousinen-ähnliche GT-Wagen angewendet wurden, seit 2022 für alle GT3-Hersteller zugelassen hat. Ich habe dem damaligen FIA-Technikchef Gilles Simon versucht zu erklären, warum das keine gute Lösung ist. Es gibt drei Varianten für die GT3-Klasse: Supersportwagen, Sportwagen und GT-Wagen. Der Supersportwagen muss sich strikt ans Regelwerk halten, ohne Ausnahmen. Beim Sportwagen kann man im Einzelfall mal einen Nachteil aus der Serie kompensieren; die Waiver sind aber eigentlich für die GT-Wagen, die als Limousinen einen technischen Nachteil haben. In dem Moment, als die FIA festgelegt hat, dass man auch bei einem Supersportwagen Waiver verwenden kann, begann das Problem. Man sieht es sehr schön am Ferrari 296 GT3, der ist jetzt die Benchmark, wofür er Waiver genutzt hat. Wenn ich als Hersteller eine Limousine habe, muss ich mir die Frage vorlegen: Wie soll ich den 296 GT3 schlagen?

„Der US-Markt ist für alle GT3-Marken extrem wichtig, daher ist ein IGTC-Lauf in Amerika alternativlos“

GT-Promoter Stéphane Ratel

GTWC
Ratel will die IGTC neu aufbauen

Nur mithilfe der BOP?
Nein, das funktioniert nicht, denn die Aufgabe der BOP besteht nicht darin, Ungleiches gleich zu machen. Ein Supersportwagen wird seinen Vorteil immer ausspielen. Die BOP kann ihn vielleicht über eine Runde einbremsen, aber nicht über einen vollen Stint, wo er die bessere Gewichtsverteilung und den tieferen Schwerpunkt beim Reifenverschleiß ausspielen wird – das ist simple Physik. Wir hatten das schon beim Maserati MC12: Über eine Runde konnten die Gegner mithalten, über einen Stint niemals.

Dann müsste man Mercedes noch mehr Zugeständnisse machen, was bedeutet, dass sie einen reinrassigen Prototypen bauen …?
Richtig, dann öffne ich aber automatisch eine neue Büchse der Pandora, denn dann wollen andere Hersteller beim nächsten Mal das Gleiche. Wenn man für einen Hersteller eine Ausnahme macht, muss man die Ausnahme später auch anderen zugestehen, das ist das Problem. Dann endet alles mit kompletten Prototypen!

Haben Sie einen Ratschlag?
Mein Ratschlag bestünde darin, einen zweisitzigen Sportwagen in limitierter Ausführung als Sondermodell zu bauen, vielleicht auf Basis des bisherigen GT-Chassis. Für eine Homologation ist eine Stückzahl von 300 Fahrzeugen ausreichend. So ein Sportwagen in streng limitierter Ausführung ist heutzutage binnen weniger Stunden ausverkauft.

Zur WEC: Sind Sie in die BOP für die LMGT3 involviert?
Nein, auch deshalb nicht, weil die Autos dort mit speziellen Goodyear-Reifen fahren.

Obwohl in der WEC ab 2024 Kundensport mit GT3-Autos betrieben werden soll, strömen Werksteams in die WM. Was sagen Sie als GT3-Hausmeister dazu?
Nach meinem Wissen benötigt man in der nächsten WEC-Saison einen Bronze-Fahrer in der LMGT3-Klasse. Nach meiner Einschätzung hat ein GT3-Hersteller damit zwei Möglichkeiten: Entweder man nimmt den besten Bronze-Fahrer, den man finden kann, unter Vertrag und bezahlt ihn, womit der Einsatz am Ende aus meiner Sicht ein Werkseinsatz wäre. Oder man sagt, wir schicken ein gutes Team, das die operativen Abläufe der WEC aus dem Effeff kennt, und dieses Team findet zwei Bronze-Amateurfahrer, die gewillt sind, für eine WM-Saison in etwa vier Millionen Euro zu bezahlen. Das wäre dann aus meiner Sicht Kundensport, weil der Einsatz nicht vom Hersteller bezahlt wird. Und da ja zuerst jene Hersteller Startplätze in der GT3-Klasse bekommen, die eh schon viel Geld für das Engagement in der Hypercar-Topklasse bezahlen, sollte die zweite Lösung die naheliegende und logische sein.

Wird es einen Le-Mans-Kit in der GT3-Klasse geben?
Aus meiner Sicht scheint das nicht der Fall zu sein. ■

GTWC
Kein Mangel an Fans: Beim 24h-Rennen in Spa kamen die Fans in Strömen

GTWC
Der Boom der Sprint-Serie der GTWC ist auch dem Rossi-Faktor geschuldet

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

IMSA-Meisterschaft: Was passiert mit dem US-Topteam Meyer Shank Racing?

MSR: Nur ein Jahr Pause?

Beim letzten Rennen der IMSA-Serie in Road America wurde offenbar, dass das amerikanische Langstrecken-Topteam Meyer Shank Racing (MSR) am Ende der Saison 2023 seinen Vertrag mit Acura für die GTP-Topklasse verlieren wird. Doch scheinbar gibt es einen Plan B – nicht für 2024, aber für 2025.

Von: **Marcus Schurig**

Beim achten IMSA-Lauf in Road America gab es genügend Hinweise, dass das Verhältnis zwischen Acura und Meyer Shank Racing nicht mehr zu kitten ist: MSR hatte mit Hilfe einer Betrugs-Software beim Saisonstart gezielt falsche Reifendruckwerte an die IMSA-Kontrolleure geschickt – und dazu das Rennen gewonnen. Acura schwärzte den Teampartner bei der IMSA an, der Crew-Chief des Siegerautos musste gehen. Dessen Nachfolger sucht aber seit drei Wochen einen neuen Job für 2024. Spätestens da war klar, dass Acura die Kooperation mit MSR nicht fortsetzen würde (MSa berichtete im letzten Heft, S. 17).

Recherchen in Road America förderten zutage, dass sich MSR nicht bei anderen Herstellern von GTP-Fahrzeugen nach Ersatz umhört, was bedeutet, dass sie sich mindestens 2024 ausschließlich auf ihr IndyCar-Programm konzentrieren. Das schien Teamchef Michael Shank am Rande des IndyCar-Rennens in Indianapolis auch zu bestätigen.

IMSA

Noch nicht das Ende vom Ende: MSR könnte 2025 mit Alpine zurückkommen

Der Grund wurde letzte Woche klar: In der IndyCar-Serie ist AutoNation ein großer Partner von MSR. AutoNation ist die größte Automobil-Handelskette in Amerika – und soll 2025 die Renault-Tochter Alpine auf den amerikanischen Markt bringen. Dieser Deal wurde beim 24h-Rennen in Le Mans eingefädelt. Wie wir alle wissen, steigt Renault unter dem Alpine-Banner nächstes Jahr in die Topklasse der Sportwagen-WM ein, mit einem LMDh-/GTP-Fahrzeug nach IMSA-Regeln. Die Werkseinsätze finden zwar nur in der WEC statt, aber ab 2025 stehen in Amerika GTP-Kundenwagen von Alpine zur Verfügung. Das könnte bedeuten, dass MSR bereits als Einsatzteam in der IMSA gesetzt ist, mit Sponsorship von AutoNation, die – so will es der Zufall – 2025 die US-Markteinführung von Alpine erledigen.

Unsere Spekulation: MSR steigt nur für ein Jahr aus der IMSA-Topklasse aus, um 2025 mit Alpine wieder zurückzukehren. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

WAS IST MIT BLOMQVIST?

Der Brite Tom Blomqvist, Sohn der schwedischen Rallye-Legende Stig Blomqvist, hat sich in den letzten Jahren in der IMSA-Serie als absoluter Top-Pilot im Langstreckensport profiliert. Sein herausragender Speed und sein technisches Feedback haben Teamchef Michael Shank jetzt dazu bewogen, ihn für 2024 in sein IndyCar-Programm zu berufen – eine Bereicherung für die IndyCar-Serie. Auch ein Verlust für den Langstreckensport? Vermutlich eher nicht, denn Blomqvist könnte 2024 als dritter Pilot beim zweiten Acura-Team Wayne Taylor Racing an Bord kommen. Dort ist Brendon Hartley als dritter Pilot für ein Auto gesetzt, als zweiter Pilot stand Colton Herta zur Disposition, doch der testete erst kürzlich für BMW und könnte dort als dritter Fahrer im BMW-GTP 2024 zum Einsatz kommen. Bei Acura hält man große Stücke auf Blomqvist, trotz der Vertragsauflösung mit Meyer Shank Racing (siehe News oben). Michael Shank könnte 2025 mit Alpine in die GTP-Topklasse der IMSA-Serie zurückkommen. Da ist es sinnvoll, dass ihr Starpilot Tom Blomqvist in Übung bleibt – auch wenn er dafür ein Jahr beim Erzfeind Wayne Taylor Racing Unterschlupf finden muss.

911 GT3 R: LIEFERPROBLEME

Seit einiger Zeit munkelt die GT3-Szene über einen Produktionsstopp beim 911 GT3 R, Grund ist angeblich ein kollabiertes Nachschubsystem, besonders für Kohlefaser-Bauteile. Beim IMSA-Lauf in Road America bestätigte Porsche-Sportchef Thomas Laudenbach Probleme bei der Lieferung von Bau- und Ersatzteilen, angeblich aufgrund von Engpässen in den Lieferketten. Laut Laudenbach wurden bisher über 50 GT3-Fahrzeuge vom Modell 992 ausgeliefert. „Unser Ziel ist, dass wir unseren GT3-Kunden so schnell wie möglich wieder den gewohnten Service zur Verfügung stellen können", so Laudenbach.

LAMBO: ERSTE GTP-TESTS

Nach der Präsentation in Goodwood Mitte Juni ist Lamborghini jetzt in die Testphase ihres neuen Hypercars SC63 nach dem amerikanischen LMDh-/GTP-Reglement für die Sportwagen-WM und die IMSA-Serie eingestiegen.

LAMBORGHINI

Am 3. August erfolgte der Shakedown-Test in Vallelunga, an den sich letzte Woche ein zweitägiger Test in Imola anschloss. Dort absolvierten die Lambo-Werkspiloten Andrea Caldarelli, Mirko Bortolotti und Daniil Kvyat insgesamt 1500 Testkilometer. Im Vordergrund standen Applizierungsarbeiten für den 3,8-Liter-V8-Biturbomotor, dazu wurde an der Software-Integration für Getriebe, Hybrid und Bremsen gearbeitet. Nächste Woche steht ein Test in Le Castellet an, Ende August folgt der vorläufig letzte Europa-Test in Spa.

WM-TRAUMDUO MIT KUBICA?

Der ehemalige Formel-1-Pilot Robert Kubica wollte eigentlich schon dieses Jahr von der LMP2-Klasse in die Hypercar-Topklasse der WEC aufsteigen, dazu verhandelte der Pole auch unter anderem mit Porsche-Teamchef Christian Ried. Mittlerweile scheint sich eine andere Lösung anzubahnen: Kubica steht offenbar in konkreten Verhandlungen mit Cadillac, der Deal könnte die Fahrerpaarung Robert Kubica und Jenson Button beinhalten. Noch unklar ist, ob es sich um ein reines Kundenauto handelt – oder um ein zweites WM-Auto von Chip Ganassi Racing …

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Am Limit fühle ich mich jetzt wohler“

Mit 29 Jahren ist Teemu Suninen im besten Rallye-Alter und blickt bei 82 WM-Starts mit 14 Bestzeiten und drei Podestplatzierungen auf einige Highlights zurück. Nun setzte Hyundai ihn in den dritten Werkswagen – und Suninen zahlt mit guten Auftritten zurück.

Von: **Reiner Kuhn**

Bei Ihren ersten Starts im Rally1 haben Sie 25 WM-Zähler geholt. Haben Sie mit so einem Einstand gerechnet?
Sagen wir, eher gehofft als gerechnet, ich habe schließlich schon einiges erlebt. Hinter mir liegen einige intensive Wochen im ungewohnten Rally1 und zwei gute Rallyes. Wobei ich vor meinem Heimspiel in Finnland trotz des guten Debüts in Estland ziemlich nervös war.

Warum das?
Vom Layout und Rhythmus sind die finnischen Strecken ganz anders, gerade im Rally1-Auto. Man muss lernen, wann man den Hybrid-Boost eher nicht oder eben am sinnvollsten nutzt. In Estland war das etwas einfacher, auch wenn ich davor noch keine Ahnung hatte, wie man das Potenzial des Hybridantriebs optimal einsetzt. Auch deshalb war es hilfreich, davor eine kleine Testrallye zu bestreiten. In der Woche vor Finnland haben wir uns auf Testfahrten konzentriert. Da kann man zwar einiges am Setup machen, aber auf der immer gleichen Strecke lernt man wenig über den Umgang mit dem Hybridsystem. Am Ende bin ich aber gut zurechtgekommen.

Wie ein Zeitenvergleich belegt.
Genau. In Estland fehlten mir 2.21 Minuten auf den Sieger und 1,21 auf Rang 3. In Finnland waren es 1,41 auf den Sieger und leider 4,3 Sekunden auf das Podium. Ich will nicht sagen, dass es mich ärgert, aber ich hätte das Team für das in mich gesetzte Vertrauen gerne mit Platz 3 belohnt.

Sie sprechen vom finalen Angriff auf Toyota-Pilot Katsuta. Wie groß war das Risiko?

ROESELER

„Sollte Ogier zu Hyundai kommen, wäre das toll – für den Sport, für das Team und für mich.“
Teemu Suninen

Die ganze Rallye war heftig. Aber bis auf ein Aha-Erlebnis am Freitag, als unser Heck mal in den Wald schaute, konnten wir das Tempo im vorderen Verfolgerfeld gut mitgehen. Am Limit fühle ich mich jetzt schon deutlich wohler. Wohl auch deshalb hat das Team am Samstagabend gesagt, dass wir am Sonntag ohne Ersatzreifen fahren und angreifen sollen.

Hat Sie das überrascht?
Einerseits habe ich gestaunt, denn auf der Bergpassage der finalen WP „Himos“ fängt man sich schnell einen Reifenschaden. Andererseits war ich stolz über das Vertrauen. Taka (Katsuta) hat voll dagegengehalten, keinen Fehler gemacht und auf der drittletzten Prüfung die Bestzeit markiert. Jetzt kann ich ja verraten, dass wir zu Beginn der Powerstage in Latvalas Spuren fuhren. Der fährt aber meist weit raus, sodass wir dreimal fast abgeflogen wären *(lacht)*. Es war ein toller Kampf und wichtig für meine Zukunft. Denn das Team hat gesehen, dass ich mich steigern und man auf mich zählen kann.

Wie geht es bei Ihnen weiter?
Mein nächster Rallyeeinsatz ist noch offen. Vergangene Woche saß ich für einen Asphalt-Entwicklungstest am Steuer, bevor Dani Sordo übernommen hat. Der hat mit dem Auto ja viel mehr Erfahrung. Dani sitzt in Griechenland im dritten Auto. Ich denke, das Team entscheidet situationsabhängig, wer dann in Chile und bei den beiden finalen Asphaltläufen zum Einsatz kommt. Ich würde lügen, wenn ich künftig nicht möglichst oft zum Zuge kommen möchte, ich habe schließlich einen guten Job gemacht und für kommende Saison einen gültigen Vertrag.

ROESELER
Gelungener Tiefflug: Auf der Powerstage holte Suninen drei Extrazähler

Teemu Suninen

Geburtstag: 1. Februar 1994
Geburtsort: Tuusula (FIN)
Herkunftsland: Finnland

WM-KARRIERE
2010: Kart: Finnischer Meister und Vize-Europameister
2014: Erster von 82 WM-Starts
2016: 2. WRC2 mit Skoda
2017–2022: M-Sport (3 x Podium) Seit 2022: Hyundai

Hyundai plant ab 2024 mit einem vierten Auto. Zudem bestätigte man Gespräche mit Sébastien Ogier. Wie denken Sie darüber?
Das wären tolle Nachrichten. Ein viertes Auto erhöht meine Chancen, möglichst viele und im Idealfall alle Rallyes zu bestreiten. Und sollte Ogier zu Hyundai kommen, wäre das einfach nur toll – für den Sport, für das Team und nicht zuletzt für mich.

Weil Sie Ogier aus Ihrer Zeit von M-Sport her kennen?
Auch das. Ich werde nie vergessen, als er beim M-Sport-Test vor Finnland mein Setup ausprobieren wollte, obwohl ich erst zweimal im Fiesta WRC saß. Er wollte einen neuen Blickwinkel und hat scheinbar auch das ein oder andere übernommen. Er war total offen und immer ansprechbar. Ogier ist ein achtmaliger Weltmeister mit unglaublicher Erfahrung. Wenn ich wählen dürfte, würde ich das Auto am liebsten mit ihm teilen. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

RED BULL

Rallycross-WM I Vorschau Deutschland

Auch Buxtehude ohne RX1e

Da die Brandermittlungen andauern, bleiben die vollelektrischen Autos der Topklasse auch beim deutschen WM-Lauf draußen. Damit rückt das große Finale der Europameisterschaft in den Mittelpunkt.

Von: **S. Kopf** und **R. Kuhn**

Eine Woche vor dem deutschen WM-Lauf verschickte der Weltverband ein Statement: „Die Ermittlungen zur Ursache des Brandes in Lydden Hill dauern an. Obwohl eine Menge an Daten und Informationen gesammelt und analysiert wurden, hat die FIA aus Sicherheitsgründen beschlossen, den RX1e-Lauf auf dem Estering zu verschieben." Auf wann und wohin? Unklar. Ebenso die Zukunft der vollelektrischen Topliga. Kaum jemand glaubt, dass die FIA, der Promoter und die Teams sich einigen werden, wer das Risiko übernimmt, die acht verbliebenen RX1e-Autos zu den beiden finalen Überseeläufen nach Südafrika und Hongkong zu schicken. Vom Sinn ganz abgesehen.

Am Estering in Buxtehude dürfen sich die Fans am Wochenende derweil auf das große Finale der Rallycross-EM freuen, in der noch alle drei Titelentscheidungen offen sind. Über 50 Fahrerinnen und Fahrer aus fast 20 Nationen werden erwartet, eine davon ist Mikaela Åhlin-Kottulinsky. Die Schwedin ist in der einzig verbliebenen Elektro-Kategorie RX2 mit nur zwei Punkten Rückstand auf Nils Andersson Tabellenzweite.

Die Verbrenner der Euro RX1 sind das Highlight am Wochenende. Fünf Rennen, fünf Sieger aus fünf verschiedenen Nationen – selten ging es abwechslungsreicher zu. Titelverteidiger Anton Marklund (Ford) hat 20 Punkte Vorsprung. Auch deshalb balgen sich Janis Baumanis (Peugeot), Enzo Ide (Audi) und Patrick O'Donovan (Peugeot), die nur vier Zähler trennen, eher um Silber und Bronze. Von den beiden Deutschen Mandie August und René Münnich (beide Seat) hat Letzterer noch rechnerische Chancen auf einen Podestrang.

In der Euro RX3 machen Damian Litwinowicz (PL) und Espen Isaksaetre (N) aus dem deutschen Team Volland-Racing (Audi) den Titel unter sich aus. ■

Rallye-WM

Rovanperä mit Schmerzen

Der geplante Start beim Drift-Masters-Event in Deutschland fällt für Kalle Rovanperä wegen Beschwerden vom Unfall bei der Rallye Finnland aus.

Unklar, was Kalle Rovanperä mehr schmerzt: Die diagnostizierte Rippenprellung nach dem Unfall bei der Rallye Finnland oder der Verzicht auf sein geliebtes Driften. „Leider habe ich keine so gute Nachrichten", lässt der Weltmeister über die sozialen Netzwerke wissen und sagt seinen fest eingeplanten Start im privaten Über-Supra beim deutschen Lauf zum europäischen Drift-Masters am kommenden Wochenende im ostdeutschen Gräfenhainichen ab.

„Vor ein paar Tagen habe ich versucht, ein bisschen zu fahren, aber es war zu schmerzhaft, die Rippen und der Rücken tun noch ordentlich weh. Um mich bis zu den nächsten Rallyes vollständig erholen zu können, werde ich mir bis zur Rallye Griechenland Anfang September eine Pause gönnen." ■ RK

RED BULL

Das deutsche Drift-Festival muss ohne Rovanperä auskommen

Rallye-WM

Latvala im Dauereinsatz

Keiner sitzt zurzeit mehr hinterm Steuer als Jari-Matti Latvala. In Griechenland wird der Toyota-Teamchef fehlen, weil er in Japan im neuen Yaris Rally2 startet.

Kaum hatte Jari-Matti Latvala seinen 210. WM-Start auf dem starken fünften Platz beendet und sein ewiges Punktekonto um elf Zähler (einer auf der Powerstage) auf insgesamt 1679 WM-Punkte erhöht, saß er schon wieder im Auto. Am vergangenen Wochenende gewann Latvala im privaten Toyota Celica GT-4 ST165 den Lauf zur Historischen Rallye-EM im nahen Lahti.

Weiter weg geht es Anfang September. Während der WM-Tross in Griechenland gastiert, wird der Toyota-Teamchef im fernen Japan erneut ins Lenkrad greifen. Bei der Rallye Hokkaido tritt der 38-Jährige mit einem Prototypen des brandneuen Yaris Rally2 an. „Drei Rallyes mit drei verschiedenen Toyota in einem Monat – ich bin wirklich glücklich", strahlt der Finne. ■ RK

TOYOTA

Auf Promotions-Tour: Latvala im Toyota Yaris Rally2

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Als er erkennt, dass weniger manchmal mehr ist, wird Colin McRae zum Siegfahrer

MCKLEIN

Geburt einer Legende

Es ist noch längst nicht raus, was aus diesem stillen und schüchternen Bengel wird, der zum Tier wird, wenn er den Helm aufsetzt. Zwischen Sieg und Abflug gibt es beim 25-Jährigen Colin McRae nichts – bis zu jenem denkwürdigen Wochenende im September 1993.

Von: **Markus Stier**

Seinen Spitznamen „Rollin' McCrash" hat er sich wohl schon in jungen Jahren verdient. In seinen zweieinhalb Jahren mit Ford in der britischen Meisterschaft hat Colin McRae sechs Siege eingefahren, aber auch sechs Sierras verschrottet. 1990 hat es nur zur Vizemeisterschaft gereicht, und obwohl auch in Boreham niemand am Talent dieses Mannes aus Lanark zweifelt, ziert man sich mit einem neuen Vertrag.

Es ist der frischgebackene Subaru-Teamchef David Richards, der im Winter mit dem Hut rumgeht. Mit Mühe strickt er ein so auf Kante genähtes Programm zusammen, dass sein neuer Fahrer im Prodrive-Team als Azubi eingestellt wird und zwischen den Einsätzen in der Werkstatt aushilft oder den Transporter fährt. Natürlich verarbeitet der Youngster auch einige Legacy-Limousinen zu Kleinholz. Die in Britannien vorgeschriebene Steuerplakette hat das Team wohlweislich am Käfig statt an der Windschutzscheibe angebracht, denn die überlebt selten eine ganze Rallye. Beifahrer Derek Ringer hat immer eine Taucherbrille dabei. Aber McRae fährt in zwei Jahren auch elf Siege ein, ist 1991 mit 23 der jüngste britische Champion der Geschichte, 1992 folgt die Titelverteidigung. McRae und Prodrive sind bereit für größere Aufgaben.

Subaru spielt 1993 im Titel-Zweikampf zwischen Toyota und Ford noch keine Rolle. Das Team von David Richards ist klein, die Automarke des gigantischen Fuji-Heavy-Konzerns ein Underdog. In den ersten zwei Jahren herrscht ständiges Tauziehen zwischen den Japanern, deren Philosophie darin besteht, an einem Serienauto nur das Nötigste für den Sporteinsatz zu ändern, und Prodrives Technikchef David Lapworth. Der fragt nach dem Studieren des Reglements: „Welche Serienteile müssen wir zwangsweise verwenden?" und baut die gesamte restliche Technik lieber selbst.

Mutige Linie

McRae fährt das, was sein späterer Beifahrer Nicky Grist eine „brave line" nennt. Diese mutige Linie führt durch jeden Graben am Kurveninnenrand, sie ist gerader als die der Gegner, aber eben auch gefährlicher, und das gar nicht mal, weil Reifenschäden drohen. Michelin hatte mit seinem ATS-System einen „Mousse-Reifen" entwickelt, der nach Luftverlust ein Moosgummipolster entfaltet, auf dem die Drifter bedenkenlos weiterbrettern können. Gefährdet sind so vor allem die Radaufhängungen. Das größte Risiko am extremen Räubern liegt aber darin, dass es so viel Unruhe ins Auto bringt. Bis McRae die Fuhre nach einer Kurve wieder unter Kontrolle hat, ist der Einlenkpunkt für die nächste schon verpasst, und schon geht es ins Unterholz.

Bei seinem ersten Finnland-Test zerstört er seinen Subaru 1992 so nachhaltig, dass die Prodrive-Truppe den kompletten Vorderwagen abflexen und die Schnauze des Trainingsautos anschweißen muss. Bei der Rallye selbst zählen Augenzeugen bei zwei Abflügen insgesamt 13 Rollen seitwärts. Den wüstesten Kaltverformer in der Geschichte der Rallye-WM bringt das alles nicht aus dem Tritt. McRae ist egal, wie verwundet oder unan-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

sehnlich seine Autos sind, solange nur Lenkrad und Räder gerade stehen.

Auf der einen Seite ist Teamchef Richards überzeugt: „Dieser Junge ist die Zukunft des britischen Rallyesports“ und lässt dem ehrgeizigen Rohdiamanten eine lange Leine, auf der anderen Seite lässt er das Feierbiest McRae zuweilen aber auch strammstehen. 1993 beginnt seine WM-Saison in Schweden, und mit Platz 3 trotz einer zwischendurch abgerissenen Antriebswelle setzt der Neue in der Werksfahrer-Riege eine Duftmarke. Nach einem Bestzeitenfeuerwerk in Portugal crasht er prompt seinen Legacy in Arganil. Beim Safari-Debüt lässt Subaru aus Marketing-Gründen den winzigen Vivio einsetzen, mit dem McRae bis auf Platz 4 vortobt, um dann erwartungsgemäß das Fahrwerk hinzurichten. Das alles hat ihm Richards nachgesehen, nicht aber den brotlosen Versuch trotz Warnung vor den üblen Strecken bei Itea, Teamkollege Ari Vatanen bei der Rallye Akropolis einzuholen. Es ist der eine Querlenker zu viel, der McRae in die Strafkolonie nach Übersee bringt.

Richards verbannt sein Sorgenkind in die Asien-Pazifik-Meisterschaft, zu der aber auch der WM-Lauf in Neuseeland zählt. Prodrive fungiert mittlerweile als offizielles Subaru-Werksteam, und daheim in Banbury hat Technik-Ass Lapworth längst den kompakteren und kompromissloseren Legacy-Nachfolger Impreza fertig. Aber der Legacy ist für Subaru ein wichtiges Modell, und er soll nach 24 WM-Einsätzen ohne Sieg nicht als erfolglos in die Geschichte eingehen. Also bringt das Team ein letztes Mal das alte Auto an den Start. Aber auch einen neuen Colin McRae. Zugegeben, schon am ersten Tag ist der Legacy hinten so windschief, dass die Heckscheibe aus dem Rahmen springt und durch eine flexiblere Plexiglas-Variante ersetzt werden muss.

> „Dieses Mal ist er ausnahmsweise mal auf der Straße gefahren.“ – „Wer hat ihm den Trick verraten?“
>
> Didier Auriol und François Delecour

Vielleicht ist es dieser Bandwurm Richtung Motu, der den neuen, den anderen McRae formt. Auf der Nordinsel steht am Abzweig des Highway 35 hinter dem Städtchen Opotiki ein Warnschild: „Enge kurvenreiche Straße über 48 Kilometer. Äußerste Vorsicht!“ Dieses endlose Tal mit seinem elend langsamen Geschlängel von Kurven im zweiten und dritten Gang ist das Herzstück der Rallye Neuseeland und seine übelste Falle. Nirgends gibt es mehr Zwischenfälle als auf dieser Straße.

Unfassbare 37 Minuten

McRae ist die Prüfung bis dato nur einmal gefahren, auf einem heckgetriebenen Ford Sierra Cosworth, es ist vier Jahre her. 37 Minuten braucht er mit dem unhandlichsten Auto im Feld auf der kurvenreichsten Prüfung, ein 70er-Schnitt auf dieser langsamen Strecke ist ein Wunder. Der Schotte katapultiert sich auf dieser einen Prüfung von Platz 5 auf Rang 1, und das nicht, weil er im typischen McRae-Stil das Auto durch die Gegend geworfen und um die Ecken gezwungen hat, sondern weil er verstanden hat, dass auf dieser Straße weniger mehr ist. Wer sich wundert, wie der wildeste Fahrer im Feld später dreimal die Safari-Rallye gewinnen konnte, hier in Motu findet sich das Geheimnis.

Nur Delecour im Escort Cosworth und Auriol im Celica mit ihrem sauberen Fahrstil können McRaes Tempo mitgehen. Zeitweilig liegen alle drei innerhalb von fünf Sekunden. Normalerweise müsste hier auch Spaniens Weltmeister Carlos Sainz ein Wort mitreden können, aber dessen Lancia Integrale ist zu sehr in die Jahre gekommen. Juha Kankkunen im zweiten Celica kann und will das Tempo gar nicht mitgehen, der routinierte Finne schraubt an seinem vierten WM-Titel und schielt nur auf sichere Punkte. Delecour-Teamkollege Massimo Biasion ist abgeflogen, McRaes Teamkollege Ari Vatanen hat eine Aufhängung zerschossen. Es bleibt beim Dreikampf Delecour, Auriol und McRae. Von außen sieht es aus, als würden die beiden Franzosen den Schotten hetzen, dabei kontrolliert der längst die Rallye von vorn.

Als Delecour vier Prüfungen vor Schluss bis auf sieben Sekunden an McRae herankommt, zieht der das Tempo einfach wieder ein bisschen an. Delecour rettet Rang 2 mit nur zwei Sekunden vor Auriol, McRae ist ihm am Ende mühelos um 27 Sekunden davongeeilt. „Dieses Mal ist er ausnahmsweise mal auf der Straße gefahren“, analysiert Toyota-Fahrer Didier Auriol trocken. „Wer hat ihm den Trick verraten?“, unkt Ford-Speerspitze François Delecour.

Nach der Zieldurchfahrt eilt der Sieger schnurstracks zu einem Telefon. Jimmy McRae ist auf den britischen Inseln eine Legende. Der Rekordmeister mit seinen sieben Titeln liegt im schottischen Lanark im tiefen Schlaf, als es am Sonntagmorgen, dem 8. September, vom anderen Ende der Welt klingelt. Es ist der Junior, der nur kurz mitteilen wollte: „Einen WM-Sieg hast du noch nicht.“ ■

MCKLEIN

Ein ganzes Team um einen jungen Schotten gebaut: David Richards

MCKLEIN

Erster WM-Sieg mit 25, zwei Jahre später ist Colin McRae Weltmeister

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Schlussphase in Indy: McDowell führt vor Elliott

NASCAR

Überraschungen

Nach einem Doppelpack für Chris Buescher sorgte ein Sieg von Michael McDowell (beide Ford) für helle Aufregung im Kampf um die Playoff-Plätze.

Von: **Michael Bräutigam**

Buescher, der erst in Richmond seinen ersten Saisonsieg gefeiert hatte, machte acht Tage später genauso weiter. Im Rest des Michigan-Rennens, der wegen Regen auf Montag verschoben worden war, gewann er überraschend erneut und sorgte für eine Fortführung der Ford-Siegesserie in Brooklyn.

Wiederum sechs Tage später war mit dem Roadcourse-Rennen in Indianapolis ein anderer Ford-Pilot im Fokus. Michael McDowell (Front Row Motorsport), der außer seinem Coup beim 2021er Daytona 500 noch ohne Cup-Erfolg war und nicht eben als Road Ringer gilt, dominierte plötzlich das Geschehen und gewann sein zweites Cup-Rennen.

Spannung um die Playoffs

Er hielt die Verfolger Chase Elliott und Daniel Suárez (beide Chevrolet) hinter sich, womit er sich überraschend noch ein Ticket für die Playoffs sicherte. Für Elliott scheint der Zug dagegen schon mehr oder weniger abgefahren. In Watkins Glen oder Daytona muss er für den Einzug gewinnen. Suárez wäre aktuell als erster Fahrer nicht über die Punkte qualifiziert. Aber selbst einer der beiden Ford-Fahrer Kevin Harvick und Brad Keselowski würde noch den Cut verpassen, wenn es in den letzten beiden Rennen der Regular Season zwei neue, punktberechtigte Sieger geben sollte.

Mit zuletzt fünf starken Ergebnissen hat Martin Truex Jr. (Toyota) derweil schon eine Hand am Titel der Regular Season.

Das Rennen in Indianapolis war gespickt mit internationaler Prominenz. Mit Jenson Button, Mike Rockenfeller, Kamui Kobayashi und Shane van Gisbergen standen frühere und amtierende Champions aus Formel 1, DTM, WEC und Supercars am Start. Bester der „Gäste" war wieder einmal Shane van Gisbergen, der mit dem Trackhouse-Chevy nach dem Sensationssieg in Chicago diesmal auf P10 einlief.

Rockenfeller sprang erst kurzfristig für den suspendierten Noah Gragson bei Legacy Motor Club ein (siehe rechts) und holte P24. In Watkins Glen ist „Rocky" ebenfalls wieder dabei. ■

NASCAR CUP SERIES

Brooklyn/Michigan (USA)
23. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Chris Buescher (USA)	Ford
2.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
3.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
4.	Brad Keselowski (USA)	Ford
5.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
6.	Daniel Suárez (MEX)	Chevrolet
7.	Ross Chastain (USA)	Chevrolet
8.	Kevin Harvick (USA)	Ford
9.	Ryan Blaney (USA)	Ford
10.	Erik Jones (USA)	Chevrolet

Indianapolis/Indiana (USA)
24. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Michael McDowell (USA)	Ford
2.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
3.	Daniel Suárez (MEX)	Chevrolet
4.	Tyler Reddick (USA)	Toyota
5.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
6.	Chase Briscoe (USA)	Ford
7.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
8.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
9.	Christopher Bell (USA)	Chevrolet
10.	Shane van Gisbergen (NZ)	Chevrolet

Gesamtwertung
nach 24 von 36 Rennen

1.	Truex Jr. (Toyota)	830 Punkte
2.	Hamlin (Toyota)	770
3.	Byron (Chevrolet)	726
4.	Bell (Toyota)	709
5.	Larson (Chevrolet)	698
6.	Harvick (Ford)	677
7.	Chastain (Chevrolet)	676
8.	Keselowski (Ford)	675
9.	Blaney (Ford)	666
10.	Buescher (Ford)	665

NASCAR-NEWS

XFINITY SERIES: GÄSTE BESTIMMTEN IN INDY

Sowohl A. J. Allmendinger (Chevrolet) als auch Ty Gibbs (Toyota) sind dieses Jahr etatmäßig im Cup unterwegs. In Indianapolis nutzten sie aber die Gelegenheit für einen Gaststart. Allmendinger, der bereits seine Gastauftritte in Austin und Nashville gewinnen konnte, bestimmte anfangs das Tempo und gewann auch beide Stages. Am Ende aber war Gibbs vorn. Der amtierende Xfinity-Champion holte vor dem erneut starken Sam Mayer (Chevrolet) seinen ersten Saisonsieg. An der Tabellenspitze konnte sich Austin Hill (Chevrolet) nach P4 wieder etwas absetzen. In der zweiten Liga hält die Regular Season aber noch vier Rennen bereit.

TRUCK SERIES: AUFTAKT IN DIE PLAYOFFS

Beim ersten Playoff-Rennen der Trucks wurde der Shorttrack in Indianapolis befahren. Dominierender Mann war dabei Ty Majeski, der in seinem ThorSport-Ford wie schon in Richmond beide Stages, diesmal aber auch das Rennen gewann und damit seinen ersten Saisonsieg feierte. Shane van Gisbergen (Chevrolet) kam bei seiner vielbeachteten NASCAR-Oval-Premiere auf einen respektablen 19. Platz.

CUP SERIES: DIE ROCKY-GRAGSON-SITUATION

Unverhofft kommt oft: Erst Anfang letzter Woche und leider auch erst nach Redaktionsschluss der letzten Ausgabe stand fest, dass Mike Rockenfeller sein Cup-Comeback geben würde. Nach zwei Starts in 2022 wurde er als Ersatzmann von Noah Gragson angeheuert. Der diesjährige Cup-Rookie hatte auf Social Media einen rassistischen Inhalt „geliked" und war daraufhin von seinem Team und NASCAR bis auf Weiteres suspendiert worden. Mittlerweile haben er und das Team Legacy Motor Club sich einvernehmlich getrennt.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

BTCC

Chaos pur in Knockhill

Wechselhaftes Wetter und zweifelhafte Entscheidungen bestimmten den Schottland-Auftritt der BTCC. Großer Sieger im Titelrennen war Ash Sutton.

Von: **Michael Bräutigam**

Der als Tabellenführer angereiste Ford-Pilot trat wie seine Teamkollegen mit einem Schottenrock-Muster am Fahrzeug an. Und das brachte ihm ganz offensichtlich Glück. Als Erstes sicherte er sich um nur sechs Tausendstelsekunden vor Josh Cook (Honda) die Pole.

Auf trockener Strecke führte Sutton zunächst auch den ersten Lauf an, mit einsetzendem Regen flog er aber fast von der Strecke und kollidierte mit Cook. Während viele Fahrer auf Regenreifen wechselten, hielt Sutton auf Slicks weiter durch. Erst als das Safety Car nach einem Abflug auf die Strecke fuhr, holte er sich Regenreifen. Am Ende wurde er nach einer Aufholjagd auf P6 gewertet. Sieger war zunächst Tom Ingram (Hyundai), dessen Auto jedoch auf den montierten Regenreifen die Mindest-Fahrhöhe unterschritt. Ebenso das Auto von Teamkollege Tom Chilton auf P3, beide wurden disqualifiziert. So ging der Sieg an Jake Hill (BMW). Unglücklich: Nur die Top 3 müssen den „Rideheight Test“ machen, alle ab P4 nicht mehr.

Auf mittlerweile ganz nasser Strecke holte Sutton hinter Doppelsieger Hill P2 im zweiten Lauf sowie einen Sieg im dritten Durchgang. Damit baut er seine Tabellenführung vor dem gescholtenen Ingram deutlich aus. Bei noch drei Events hat Sutton 310, Ingram 273 Punkte. Hill bringt es auf 260 Zähler. ■

BTCC

Erst ein wenig Glück, dann zweimal stark: Tabellenführer Ash Sutton

TCR Australia

Brown-Doppelschlag

Will Brown (Audi) hat das Pech der bisherigen Saison abgeschüttelt und holte sich in Ipswich zwei Siege. Auch Brad Harris (Honda) gewann einen Lauf.

Von: **Michael Bräutigam**

Bisher hatte der erste Meister der TCR Australia eine Saison zum Vergessen: zwei Ausfälle, dadurch zwei Nichtstarts, nur einmal Top 10. Auf dem Queensland Raceway konnte er nun aber endlich wieder seine Klasse zeigen. Zuerst holte er vor Tabellenführer Bailey Sweeny (Hyundai) die Pole, dann einen dominanten Sieg in Lauf 1.

Aus dem Reversed Grid des zweiten Rennens arbeitete sich der hauptberufliche Supercars-Pilot (siehe auch „SVG“-Meldung rechts) bis auf P3 nach vorn. Der Sieg ging derweil an Brad Harris, der als Quereinsteiger erst im Mai sein erstes TCR-Rennen gefahren war und als Teamkollege von Titelverteidiger Tony D’Alberto bereits jetzt zum Sieger aufgestiegen ist. Zwischen Harris und Brown sicherte sich Aaron Cameron (Peugeot) den zweiten Platz.

Im dritten Lauf drehte sich die Reihenfolge der Podestfahrer von Rennen 2 herum. Harris auf P3 und Cameron auf P2 hatten jedoch letztlich kein Mittel, um Brown am zweiten Sieg des Wochenendes zu hindern.

Sweeny musste wegen eines technischen Problems aus der Box ins erste Rennen starten. Die dadurch verlorenen Punkte kosten ihn auch knapp die Tabellenführung. Neuer Leader ist sein Teamkollege Josh Buchan. ■

TCR AUSTRALIA/DANIEL KALISZ

Saisonsiege Nummer eins und zwei: Will Brown gab in Ipswich den Ton an

NACHRICHTEN

DTM: PAUL WIEDER DABEI

Der Sensationssieger vom Nürburgring-Sonntag, Maximilian Paul, wird auch kommendes Wochenende am Lausitzring, wie von allen Seiten erhofft, am Start stehen. Der 23-Jährige muss in seinem Lambo dabei im Samstagsrennen 20 kg Erfolgsballast einladen. Für Paul, der in Dresden wohnt, ist der Lausitz-Event als Auftakt in die zweite Saisonhälfte ein Heimspiel.

SUPERCARS: BROWN ALS SVG-NACHFOLGER?

Die Zeichen verdichten sich, dass Will Brown der Nachfolger von Shane van Gisbergen bei Triple Eight werden wird. Der 25-Jährige hat letzte Woche bekannt gegeben, dass er das Erebus-Team zum Jahresende verlässt. Der Sitz bei Triple Eight wird frei, weil „SVG“ zur NASCAR wechseln möchte. Einen Fahrerplatz hat er für 2024 aber noch nicht.

WORLD TOUR: GUERRIERI-DEBÜT IM TOYOTA

Esteban Guerrieri, langjähriger Münnich-Honda-Pilot in der WTCR, kehrt auf die TCR-Weltbühne zurück. Bei den World-Tour-Events diese Woche in Uruguay und nächste Woche in Argentinien wird er einen Toyota Corolla für das neue Bratton-Tito-Bessone-Team pilotieren. In El Pinar und Villa Mercedes wird ein rund 30 Fahrzeuge starkes Feld erwartet, wenn die World-Tour-Starter zu denen der TCR Südamerika stoßen.

BTCC: HUFF-COMEBACK

Rob Huff gab am Wochenende sein überraschendes Comeback in der BTCC. 2004 war er Stammfahrer in der Serie, danach fuhr er nur 2017 noch mal einen Gaststart. Er ersetzte Nic Hamilton, der aus noch nicht näher benannten Gründen erneut aussetzte. Huffs BTCC-Comeback lief wegen Motorproblemen harzig, trotzdem holte er fünf Punkte. Ob es weitere Starts geben wird, ist noch offen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Porsche Supercup

Ein Junior gegen die wilde Meute

Mit vier Siegern in den ersten fünf Rennen zeigt sich der Supercup so abwechslungsreich wie selten. Tabellenführer ist Porsche-Junior Bastian Buus (BWT Lechner Racing).

Von: **Michael Bräutigam**

PORSCHE

Nur ein Sieg, aber sehr konstant: Der 20-jährige Porsche-Junior und Tabellenführer Bastian Buus aus Dänemark

Nach der Imola-Absage ging es für das wie üblich prall gefüllte Feld erst eine Woche später im Leitplankenkanal von Monaco mit der Saison los. Larry ten Voorde (GP Elite) war dabei derjenige, der sich mit der Pole-Position die halbe Miete sicherte – aber eben nicht die ganze. Denn Lechner-Pilot Harry King erwischte den besseren Start, setzte sich von P2 an die Spitze und holte sich den Sieg vor Ten Voorde und Buus.

Der dänische Porsche-Junior war in Spielberg der Mann der Stunde. Im spektakulärsten Supercup-Rennen der letzten Jahre setzte er sich beim Heimspiel des Lechner-Teams durch. Ten Voorde wurde trotz Pole und nach irrem Duell mit Buus erneut Zweiter, P3 ging an Leon Köhler im besten Huber-Racing-Auto.

Nur eine Woche später nahm die Saison in Silverstone eine dramatische Wendung. Die Top 4 der Startaufstellung, angeführt von Pole-Mann Dorian Boccolacci (CLRT), verhakten sich am ersten Bremspunkt und fielen entweder weit zurück oder gleich ganz aus. Lachender Fünfter war Alexander Fach (Fach Auto Tech), der den ersten Supercup-Sieg holte.

Am Hungaroring ging es an der Spitze wieder geordneter zu. King holte sich nach dem Auftakt-Erfolg seinen zweiten Saisonsieg vor Boccolacci und Buus, wobei Letzterer damit seine Tabellenführung verteidigte.

Vor der Sommerpause durfte in Spa noch einmal das Fach-Team jubeln. Diesmal fuhr Morris Schuring als Erster durchs Ziel, gefolgt von Buus und dem wieder starken Boccolacci. Drei Rennen vor Schluss führt Buus (84 Punkte) damit die Tabelle vor King (71) und Boccolacci (69) an.

Bester Rookie ist derzeit Alessandro Ghiretti (Alméras), der in Silverstone sogar aufs Gesamt-Podium fuhr. In der Teamwertung liegt Lechner klar vorn. ■

Porsche Carrera Cup

Ten Voorde vor dem dritten Titel

Larry ten Voorde ist der dominierende Mann des deutschen Carrera Cups. Bislang fünf Siege machen ihn bei Saisonhalbzeit zum klaren Favoriten auf die Meisterschaft.

Von: **Michael Bräutigam**

PORSCHE

Zuletzt vier Siege in Folge: Larry ten Voorde befindet sich auf Titelkurs

Schon 2020 und 2021 war Larry ten Voorde Meister des hart umkämpften Championats, während er sich 2022 mit dem Vizetitel hinter dem jetzigen DTM-Piloten Laurin Heinrich zufriedengeben musste. Und der amtierende Vizemeister musste sich auch in diesem Jahr zunächst hinter einem der jungen Wilden anstellen – genauer gesagt hinter seinem Landsmann und Teamkollegen bei GP Elite Loek Hartog (20).

Beim Auftakt in Spa holte der am trockenen Samstag hinter Harry King (Allied-Racing) und Ten Voorde P3, am verregneten Sonntag dann einen Sieg vor Ten Voorde und Morris Schuring (Fach Auto Tech). Die damit eroberte Tabellenführung verteidigte er auch in Hockenheim mit den Plätzen 2 und 1. Ten Voorde fiel nach einem Sieg und P3 sogar unterm Strich weiter zurück.

Ausgerechnet in Zandvoort, 20 km von Hartogs Wohnort entfernt, wendete sich das Blatt jedoch. Ten Voorde holte sich zwei Siege, Hartog kam nur auf die Plätze 5 und 11 – ergo ein Verlust von 34 Punkten und ein Rückstand von 29 Punkten.

Auch am Nürburgring war Ten Voorde nicht zu stoppen. Sowohl am trockenen Samstag als auch im strömenden Regen des Sonntags fuhr er als Sieger ins Ziel.

Bevor diese Woche am Lausitzring die zweite Saisonhälfte beginnt, liegt er damit 52 Punkte vor King und deren 58 vor Hartog. Bei noch acht Rennen und maximal 200 zu holenden Punkten ist trotz des großen Vorsprungs aber noch nichts entschieden.

In der Rookie-Wertung führt aktuell Theo Oeverhaus (Bonk Motorsport), in der Pro-Am-Wertung Sören Spreng (GP Elite). ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Wendepunkt Nürburgring: Mit P3 und einem Sieg holte sich Horsten den Halbzeit-Titel

BMW M2 CUP/GRUPPE C

BMW M2 Cup

Der Routinier fährt vorne

Nur ein Stammfahrer von 2022 fährt auch in diesem Jahr im BMW M2 Cup mit. Und der australisch-irische Bart Horsten ist es auch, der nach der ersten Saisonhälfte das Feld der 365-PS-Boliden anführt.

Von: **Michael Bräutigam**

Beim Saisonauftakt in Oschersleben war es zunächst aber einer der 15 Neulinge, der allen die Show stahl. Der 18-jährige Kart-Umsteiger Denny Berndt aus Berlin sicherte sich nämlich im Qualifying nicht nur die Pole-Position für die ersten beiden Saisonläufe. In der Magdeburger Börde konnte ihn auch in den Rennen keiner seiner Verfolgerinnen und Verfolger bezwingen. Im ersten Durchgang komplettierten Landsmann Max Rosam und der Südafrikaner Leyton Fourie das Podest.

Eine Trendwende zeichnete sich schon beim zweiten Saison-Event am Norisring ab. Berndt erwischte diesmal kein gutes Qualifying, zeigte aber seinen Kampfgeist und fuhr am Samstag von Startplatz 6 bis auf P2 vor. Dabei profitierte er von einem übermotivierten Julius Dinesen, der sich plus die erste Startreihe (Rosam und Fourie) eliminierte. Erst kurz vor Schluss musste Berndt sich Senna van Soelen geschlagen geben. Am Sonntag hatte der Auftakt-Doppelsieger dagegen kein Glück, als er sein Auto kurz vor Schluss mit technischem Defekt abstellen musste. Der Sieg ging an Bart Horsten vor Fourie und Rosam. Tabellenführer blieb jedoch Berndt.

Zweiter Sieg für Horsten

Am Nürburgring wurde dann die erste Saisonhälfte beschlossen. Im trockenen Samstagslauf gewann Fourie vor Rosam und Horsten. Weil Berndt nur auf P8 einlief, ergab sich damit eine extrem enge Tabellensituation: Horsten übernahm die Spitze mit 74 Zählern, vor den punktgleichen Fourie und Rosam (je 73) und Berndt mit 71 Punkten.

Das Rennen um den Halbzeittitel wurde gleichzeitig das erste Regenrennen der Saison. Und Bart Horsten zeigte sich als der beste Schwimmer. Mit seinem zweiten Saisonsieg – vor Fourie und Berndt – ist er nun der Gejagte in der zweiten Halbzeit. ■

Renault Clio Cup Series

Pouget: Eigene Welt

Im Renault Clio Cup steht der Meister schon zur Saisonhälfte praktisch fest. David Pouget hat über 200 Punkte Vorsprung.

Insgesamt 13 Events, 26 Rennen und vollgepackte Felder – das internationale Konzept der Clio Cup Series bringt das ganze Jahr über mächtig Rennaction.

Der Mann der Saison heißt David Pouget. In den 14 bisherigen Rennen stand er nur zweimal nicht auf dem Podest, dafür hat er vier Siege und sechs zweite Plätze zu Buche stehen. Macht summa summarum 576 Punkte und einen Vorsprung von 209 Zählern auf den ersten Verfolger Nicolas Milan.

Weil einige Fahrer nur die für ihren regionalen Cup zählenden Rennen mitfahren, ergeben sich für den Clio Cup Europe und den Clio Cup Mid-Europe jedoch durchaus spannende Konstellationen. In der Europe-Wertung, in der die besten 16 von 18 Rennen zählen, liegt der Italiener Davide Torelli sogar vor Pouget, nachdem er fünf der ersten acht Rennen gewann. In der Mid-Europe-Wertung führt Torelli vor Anthony Jurado. ■ MBR

RENAULT

Bisheriger Dominator der übergeordneten Clio Cup Series: David Pouget

NXTGenCup

Junge Elektro-Action

Der NXT Gen Cup feiert in diesem Jahr Premiere. Zwei der drei bisherigen Saison-Events fanden auf deutschem Boden statt.

Als technische Basis für die Nachwuchsserie dient der Mini Cooper SE, der rund 200 PS leistet und in dem man in den 15-minütigen Rennen kein Energie-Management betreiben muss. Initiator hinter der Serie ist Fredrik Lestrup, den man hierzulande aus der Mini Challenge und der DTC/Procar kennt.

Da wundert es kaum, dass der Cup in der Premierensaison auch in Deutschland Halt macht. Nach dem Auftakt des Elektro-Markenpokals im schwedischen Falkenberg – Sieger: Elias Adestam (S) und Ellis Spiezia (USA) – ging es zunächst nach Oschersleben und dann an den Nürburgring.

In der Magdeburger Börde gab es die gleichen Sieger wie beim Auftakt, in der Eifel wirbelte Regen das Geschehen mächtig durcheinander. Der Schwede Linus Granfors gewann beide Rennen vor Spiezia, liegt in der Tabelle aber „nur“ auf P2 hinter dem Amerikaner. ■ MBR

NXT GEN CUP

Zwei Siege, drei zweite Plätze: Spiezia fährt im E-Markenpokal vorneweg

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

BRFOTO

Das DRM-Revival bot eine große Fahrzeugvielfalt. Hier führt der Zakspeed-Capri Gr. 5 von Stefan und Peter Mücke

Ein Klassiker feiert rund

Zwölf Rennklassen und Fahrzeuge aus fast einem Jahrhundert fanden sich am Nürburgring ein, um die 50. Ausgabe des Oldtimer-Grand-Prix zu feiern. Das alte Eisen wurde dabei keineswegs geschont.

Von: **Michael Bräutigam**

Spüren Sie es auch? Wenn Sie einmal 30 Jahre zurückdenken, so Ihr Lebensalter es denn hergibt, haben Sie bestimmt wieder die Sinneseindrücke von damals greifbar. Der Katalysator ist gerade erst Pflicht bei Neuwagen geworden. Verbleites Benzin ist noch keine fünf Jahre vom Markt, der Turbo eine Ausnahmeerscheinung und Partikelfilter noch ganz weit weg. Dementsprechend klang und roch es auf den Straßen. Benzingespräche hatten noch ihre wortwörtliche Bedeutung. Und diese Optik – als Autos noch eigene Charaktere hatten und nicht, wie heute, auf der Suche nach der Nische in der Nische in vielen Fällen ins beliebig Austauschbare abgeglitten waren.

All das ist plötzlich wieder da, wenn man beim Oldtimer-Grand-Prix durchs Fahrerlager läuft. Es ist eine Zeitreise durch die Jahrzehnte, derer fast zehn. Okay, die ältesten und neuesten in der Eifel versammelten Fahrzeuge müssen wir gewissermaßen in dem eingangs erwähnten Jahrhundert ausklammern. Denn die „Vintage"-Klasse mit vielen Vorkriegs-Rennwagen, teils aus den 20er-Jahren, fuhr erstmals außerhalb einer sportlichen Wertung.

Eine andere Art Motorsport

Das bedeutete aber nicht, dass die Fahrzeuge vom Schlage Bentley Speed Six, BMW 328 oder Mercedes SSKL nur im Schneckentempo die Demofahrten fuhren. Außerdem müssen wir die Autos des Ferrari Clubs Deutschland abziehen, deren moderne Cup-Autos zwar Klassiker, aber eben keine Oldtimer sind.

> „Für mich ist eine perfekte Fahrt mit Dynamik wichtiger als ein Pokal. Wenn du dich mit diesen Autos verbremst, weißt du einfach, dass es eng wird."
>
> Alexander Kolb, Teilnehmer

Alles dazwischen gab sich aber auf der Strecke richtig Saures. Schon das erste Rennen der Dunlop Gentle Drivers am Freitagnachmittag zeigte einen Vorgeschmack auf das Geschehen des Wochenendes. Im zweiten Rennen am Samstag ging es zwischen den beiden Lotus 23b von Doppelsieger Felix und Doppel-Zweitem Georg Hallau noch enger zu. P3 holte jeweils die von Frank Stippler und Alexander Kolb pilotierte Shelby Cobra 289.

Kolb ist seit einem Vierteljahrhundert in der Szene unterwegs, seit einigen Jahren mit seinen Söhnen Vincent und Carl-Friedrich. Angefangen hat alles mit einem Austin-Healey 3000, der bis heute – und auch im Rahmen des OGP – vom Familienteam eingesetzt wird. „Für mich ist eine perfekte Fahrt mit Dynamik wichtiger als irgendein Pokal", erläutert der 62-jährige Vermögensverwalter den Reiz am historischen Rennsport. „Wenn du dich mit diesen Autos verbremst, weißt du einfach, dass es eng wird. Dann musst du den Mut haben, die Bremse noch mal zu lösen und irgendwie außenrum durch die Kurve zu eiern."

Einen Vergleich mit dem modernen Motorsport hat er durch viele Starts vor allem in der VLN/NLS, in der sich auch die Söhne mittlerweile etabliert haben.

Ralf Kelleners kennt ebenfalls beide Welten. Der frühere Porsche- und Toyota-Werksfahrer in Le Mans ist aktueller LMP3-Pilot und gleichzeitig seit vielen Jahren in der historischen Rennszene als Top-Pilot eine feste Größe. Beim OGP durfte er in Form eines

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

De Tomaso Pantera Gruppe 5 ein ganz besonderes Schätzchen pilotieren. Damit holte er am Samstagabend P2 und am Sonntag den Sieg beim DRM-Revival.

„Das Auto ist eine Rarität, aber ich war die ganze Zeit beim Aufbau dabei. Es ist zwar von 1979, eigentlich ist aber alles neu“, relativiert er den Ritt auf der V8-Kanonenkugel. Tatsächlich ist der große Unterschied zum heutigen Motorsport mit dem bloßen Auge zu erkennen. Liegen die modernen Herausforderungen darin, ein Reifenfenster zu treffen oder den letzten Setup-Kniff zu finden, ist der Kampf Mensch gegen Maschine im historischen Rennsport allgegenwärtig. Keine elektronischen Fahrhilfen, drei Pedale, H-Schaltung, Zwischengas – Fahrerinnen und Fahrer können hier noch den großen Unterschied machen.

„Mit dem GT4 oder LMP3 muss man nicht auf die Technik achten, man kann im direkten Kampf einfach reinhalten. Man kann auch den Motor nicht überdrehen, auf Kerbs geht nichts kaputt. Mit den alten Kisten muss man sich viel mehr verbinden“, so der 55-Jährige. „Im modernen Auto fährt man die Gerade einfach runter, im historischen schaut man auf die Temperaturen und sieht zu, dass man sauber schaltet. Man muss viel mehr beachten auf einer Runde.“

> „Als Kind habe ich schon davon geträumt, einmal zum Nürburgring zu kommen. Der Oldtimer-Grand-Prix stand definitiv auf meiner Liste.“
>
> Horatio Fitz-Simon, Teilnehmer

Youngster und alte Hasen

Mit anderen Worten: Historischer Motorsport ist harte Arbeit. Beim Oldtimer-GP bekommt man diese nicht nur bei den Cockpit-Akteuren zu sehen, sondern auch in den Boxen und Zelten. Anfangs weiße Overalls sind bald ölgetränkt, mit dem Schraubendreher werden Vergaser eingestellt, mit dem Vorschlaghammer Blechschäden repariert. Und weil der Zuschauer ganz nah rankommt, ist der „OGP“ vor allem eines: Motorsport zum Anfassen. Auch im Zelt der Lurani Trophy gibt es überall neugierige Blicke auf die früheren Formel-Junior-Fahrzeuge, die meist nackt herumstehen. Von der Lenkstange bis zur Antriebswelle kann jedes einzelne Bauteil genau angeschaut werden.

Faszinierend einfache Technik, die aber nicht nur die betagteren Semester anzieht. Tatsächlich gibt ein erst 23 Jahre junger Mann das Tempo in dieser Serie vor. Horatio Fitz-Simon startete seine Rennkarriere vor elf Jahren im gleichen Kart-Team wie Max Verstappen und Nicholas Latifi. Über den Umweg des historischen Sports möchte er auch im modernen Racing Fuß fassen.

„Diese Autos verzeihen viel weniger. Heutzutage beginnen die jungen Fahrer direkt mit Slicks und Flügeln, sie bekommen gar kein Gefühl dafür, was ein Auto mechanisch macht“, sagt der Nachwuchspilot. „Man lernt in einem Formel Junior viel mehr als in einem modernen Auto. Man muss ständig voll da sein, um schnell zu fahren.“ Ein Fan des Nürburgrings ist er darüber hinaus. „Als Kind habe ich schon davon geträumt, einmal zum Nürburgring zu kommen. Ich konnte kaum sprechen, aber kannte dieses Onboard-Video von der Nordschleife 1967, bei dem ein Formel-2- einem Formel-1-Auto hinterherfährt. Ich bekomme Gänsehaut, wenn ich darüber spreche. Der Oldtimer-GP stand definitiv auf meiner Liste.“

Auf der Liste der Autogrammjäger stand am Wochenende definitiv ein Besuch im Fahrerlager der Tourenwagen Goldene Ära, denn hier herrschte die höchste Promi-Dichte. Roland Asch, zweifacher DTM-Vizemeister, legte sogar einen Doppelstart hin. Am Samstag fuhr er im familieneigenen Ex-Eggenberger-Ford Sierra Cosworth RS500, am Sonntag dann im Jet-Mercedes 190E Evo I von Ferdi Weischenberg. Den vielen klingenden Namen wie Olaf Manthey, Kris Nissen oder Kurt Thiim stahl jedoch der Schweizer Michael Kammermann die Show: Er gewann mit seinem BMW 3.0 CSL von 1976 beide Rennen im rund 50-köpfigen Feld.

Egal ob Tourenwagen, GT, Prototypen oder Formelfahrzeuge: Der 50. Oldtimer-Grand-Prix hat Lust auf weitere Zeitreisen gemacht – und das mit allen Sinnen. Happy Birthday, OGP! ■

BRFOTO

Stimmungsbild: Die zweisitzigen Rennwagen und GT beim Nachtrennen

BRFOTO

Action pur: Das Material wird nicht geschont – da geht auch mal was schief

BRFOTO

Die Sportwagen-Fans bekamen u. a. CanAm- und Gruppe-C-Autos zu sehen

OGP/GRUPPE C

Nachwuchsarbeit: Horatio Fitz-Simon gewann die Formel-Junior-Rennen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

APRILIA

APRILIA

Aleix Espargaró (#41) vor Francesco Bagnaia (#1): Letzten Angriff sehr überlegt vorbereitet und Stärken genutzt

Aprilia-Werksfahrer Aleix Espargaró hat sich mit dem Sieg in Silverstone wieder ins WM-Geschehen gebracht. Im Interview erzählt der 34-jährige Spanier, wo die Steigerung herkommt, und wie er um den Titel kämpfen will.

Von: **Imre Paulovits**

Wie fühlten Sie sich nach Ihrem zweiten MotoGP-Sieg auf der Aprilia?
Es fühlte sich sehr gut an, und ich war sehr glücklich, wieder ganz oben zu stehen. Vielleicht war unsere Erwartung vor der Saison zu hoch, sowohl von meiner Seite aus als auch von der Seite des Teams. So habe ich zu viele Fehler gemacht. Ich bin in Argentinien und in Austin gestürzt und habe danach viele Punkte verloren. Ich hatte viele Höhepunkte, gute Freitage und Bestzeiten im Trockenen, aber das zählt alles nichts. Man muss am Sonntag vorne sein. Aber in Silverstone war ich am Freitag, am Samstag und am Sonntag schnell. So hatte ich für das Rennen sehr viel Selbstvertrauen, denn ich hatte eine sehr gute Pace. Ich hatte auch keinen übermäßigen Druck, weil ich von Startplatz 12 aus ins Rennen gehen musste, denn ich wusste, dass das Rennen sehr lang werden würde. Dazu ist Silverstone eine Strecke, auf der man recht leicht überholen kann.

Wie konnten Sie von der schlechtesten Startposition eines Trockenrennens seit Marco Melandri in Istanbul 2006 gewinnen?
Das war eine Kombination aus vielen Faktoren. Ich war am Freitag im Trockenen sehr stark, das hat mir viel Vertrauen gegeben, am Sonntag voll zu pushen. Die sehr kalten Temperaturen haben auch geholfen, dass es mit dem vorderen Reifendruck nie kritisch wurde, wenn man hinter jemandem hergefahren ist. Dazu ist Silverstone eine sehr breite Strecke, wo es leicht ist zu überholen. Aber P12 am Start ist natürlich keine gute Ausgangslage. Ich hatte einen guten Start, da hat unsere Kupplung sehr gut funktioniert. An diesem System haben die Techniker sehr viel gearbeitet. Und ich hatte auch in Silverstone neue Teile, die geholfen haben.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Wir sollten jetzt überall konkurrenzfähig sein“

Wie riskant war Ihr Überholmanöver in der letzten Runde?
Ich war in den Kurven drei und vier viel schneller als Bagnaia. So war es mein Plan, ihn dort zu überholen. Aber als ich dieses Manöver vorbereitet habe, hatte ich auf der Außenseite einen Rutscher, ich war ganz kurz vor einem Sturz. Dort habe ich viel Boden verloren. Ich war deshalb zunächst darauf fokussiert, ihn wieder einzuholen. Aber in der letzten Kurve des Kurses, wie er letztes Jahr gefahren wurde, hatte Pecco viel weniger Traktion als ich. Ich wusste, dass er wegen weniger Traktion in der nächsten Kurve mit mehr Temperatur im Hinterreifen noch mehr an Beschleunigung verlieren würde. So war ich sehr zuversichtlich, habe sehr spät gebremst, bin auf die Außenseite gegangen und konnte besser beschleunigen als er.

Wie schwer ist es, bei der heutigen Aerodynamik jemanden auszubremsen?
An den heutigen MotoGP-Motorrädern haben wir aus meiner Sicht während des Fahrens zu viel zu tun. Wir müssen, wenn wir hinter jemandem herfahren, auf den Reifendruck vorne achten, wir müssen mit der Höhenverstellung arbeiten. In diesem Rennen mussten wir zusätzlich noch darauf achten, wo es nass war. Ich habe mich außerdem darauf konzentriert, wo ich stärker bin als Pecco und wo nicht, um darüber nachzudenken, wo ich ihn überholen kann. Ich hatte vorn einen anderen Reifen, aber auch wegen der niedrigen Außentemperaturen, und obwohl es eigentlich ein weicher Reifen war, benahm er sich bei diesen Bedingungen wie ein harter. Ich konnte deshalb auch spät bremsen, was sonst nach so langem Hinterherfahren sonst nicht funktioniert.

Konnte man, bevor der Druck vorne kontrolliert wurde, etwas damit gewinnen, dass man mit dem Reifendruck runterging?
Es gibt da ein Limit. Oft hat ein niedrigerer Luftdruck an heißen Renntagen etwas gebracht. Wenn man aber zu weit runterging, bog das Motorrad nicht mehr richtig ein. Aber der richtige Reifendruck für die Aprilia wäre unter dem aktuellen Mindestdruck.

„Wir haben unsere Erwartungen vor der Saison zu hoch gesteckt, dadurch habe ich in den ersten Rennen zu viele Fehler gemacht.“

Aleix Espargaró

Wie viel hat die neue Verkleidung gebracht?
Als ich am Freitag die neue Verkleidung getestet habe, habe ich verstanden, dass das Motorrad nun besser einbiegt. So kann ich es ein wenig früher aufstellen. Dabei sind das Aufstellen und die Beschleunigung die Phase, die ich noch am meisten verbessern muss. Maverick Viñales ist immer besser beim Aufstellen, aber ich habe mich an dem Wochenende in Silverstone an dieser Stelle sehr stark verbessern können, auch dank der neuen Verkleidung. Wir haben dadurch, dass ich das Motorrad früher aufstellen kann, sehr viel mehr Traktion als in der Vergangenheit, als wir aus sehr viel Schräglage herausbeschleunigen mussten. Wir müssen das Motorrad jetzt auf dieser Linie weiterentwickeln. Aber es sieht so aus, dass Aprilia auch für Österreich wieder neue Teile zum Testen bringen wird. Das Motorrad ist sehr konkurrenzfähig, aber noch immer nicht das beste Motorrad im Feld. Doch ich hoffe, dass wir eines Tages dahinkommen, dass wir die Referenz in der Startaufstellung sein werden.

Warum ist die Aprilia in Silverstone grundsätzlich so stark?
Es ist eine Strecke, wo beim Beschleunigen nicht so sehr die Motorleistung zählt. Es zählen mehr die Traktion und der Grip. Die Motorleistung, die man einsetzen kann, wird mehr durch den Grip limitiert, und da ist die Aprilia gut. Daher liegen uns Strecken wie Katar, Argentinien, Phillip Island und Silverstone. Da funktioniert unser Motorrad sehr gut. Wir sind auch auf anderen Strecken sehr konkurrenzfähig, aber in diesem Jahr konnten wir unser Potenzial oft nicht zeigen. Deshalb müssen wir auch weiterarbeiten.

Was haben Sie gefühlt, als Sie Ihre Zwillinge als Sieger in die Arme nehmen konnten?
Ganz ehrlich war dieser Sieg nicht so emotional wie der erste vor einem Jahr. Seither habe ich mehrfach auf dem Podest gestanden, zuletzt auch vor der Sommerpause in Assen. Dazu war ich im letzten Teil des Rennens sehr konzentriert, das war mental sehr anstrengend, daher war ich zum Schluss entspannter. Aber als ich im Parc fermé ankam und die Kinder sah, war das ein fantastischer Anblick. Es war das erste Mal, dass ich einen Sieg mit ihnen feiern konnte. Am Morgen vor dem Rennen hatte Max noch zu mir gesagt: Bitte sei in der vorderen Gruppe, weil ich dich sonst nicht im Fernsehen sehen kann. Ich wusste da noch nicht, ob ich gewinnen kann, aber ich sagte ihm, dass er sich keine Sorgen machen sollte, ich hätte Pace genug.

Wie könnten Sie jetzt mehr Konstanz in die zweite Saisonhälfte bringen?
Zu Beginn der Saison war mein Ziel wohl zu hoch gesteckt. Ich wollte unbedingt gewinnen und um den Titel kämpfen, stattdessen bin ich mehrfach gestürzt und hatte sehr schlechte Qualifyings. Ich muss einfach entspannter werden. Letztes Jahr war noch alles neu für mich. Ich stand auf dem Podest. Habe gewonnen und kämpfte plötzlich um den Titel. So war ich dieses Jahr zunächst mehr bereit. Aber dann ging es schief. Ich habe aber jetzt die Reife für die Konstanz erreicht. Es wird aber nicht leicht, denn Pecco hat einen riesigen Vorsprung in der Weltmeisterschaft, er hat einen unglaublich guten Job gemacht. Aber auch Aprilia, und ich denke, das Motorrad ist jetzt bereit für den Titelkampf. Ich will nun einfach Rennen für Rennen sehen und versuchen, mein Leben zu genießen und Spaß zu haben. Ich darf mir nicht zu viel Druck auferlegen, denn dann mache ich Fehler. Wir müssen auch mit den Füßen auf der Erde bleiben. Wir haben eine gute Pace, und unser Motorrad ist schnell. Wir müssen einfach so weitermachen.

Könnte der Sieg nun ein Wendepunkt sein?
Ich fühle, dass ich mich in diesem Jahr fahrerisch noch einmal verbessern konnte und auf einem sehr hohen Level bin. Ich denke, dass ich jetzt auf allen Strecken konkurrenzfähig sein kann, und das motiviert mich sehr. Ich bin jetzt 34, aber ich fahre besser als je zuvor. Ich hoffe, dass ich dieses Gefühl noch ein paar Saisons haben kann. ■

Aleix Espargaró

Geburtstag: 30. Juli 1989
Geburtsort: Granollers (E)
Herkunftsland: Spanien

WM-KARRIERE
2005: 125 ccm, Honda (16.)
2006: 250 ccm, Honda (19.)
2007: 250 ccm, Aprilia (15.)
2008: 250 ccm, Aprilia (12.)
2009: MotoGP, Ducati (18.)
2010: MotoGP, Ducati (14.)
2011: Moto2, Kalex (12.)
2012: MotoGP, ART (12.)
2013: MotoGP, ART (11.)
2014: MotoGP, Fo.-Yamaha (7.)
2015: MotoGP, Suzuki (11.)
2016: MotoGP, Suzuki (11.)
2017: MotoGP, Aprilia (15.)
2018: MotoGP, Aprilia (17.)
2019: MotoGP, Aprilia (14.)
2020: MotoGP, Aprilia (17.)
2021: MotoGP, Aprilia (8.)
2022: MotoGP, Aprilia (4.)
2023: MotoGP, Aprilia (zzt. 6.)

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

LEKL

Darryn Binder (#15) und Lukas Tulovic: Lebensdauer der Motoren getestet

Moto2

Lukas Tulovic legt gewaltig zu

Beim Moto2-Test am Montag nach dem Grand Prix von England in Silverstone fand Lukas Tulovic 1,2 Sekunden gegenüber seiner Zeit am Wochenende. Tony Arbolino fuhr sich den Frust von der verlorenen WM-Führung aus den Knochen und war Schnellster.

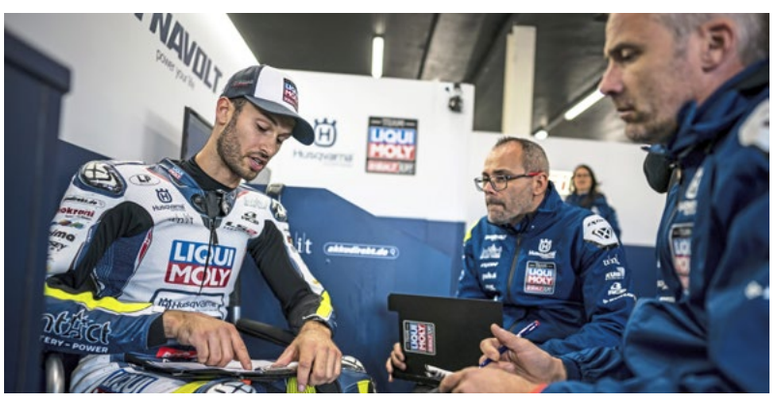
Von: **Imre Paulovits**

Das Rennwochenende in Silverstone war noch durchwachsen, aber der Montag empfing die Moto2- und Moto3-Teams, die für den offiziellen Test auf der englischen Traditionsstrecke geblieben waren, mit umso freundlicherem Wetter. Die Sonne schien den ganzen Tag, Temperaturen um 20 Grad sorgten für ideale Arbeitsbedingungen.

Toller Tulovic

Nach dem mittelprächtigen Wochenende begab sich das Team von Intact-Husqvarna mit Lukas Tulovic und Darryn Binder zu einem umfangreichen Testprogramm, bei dem verschiedene Geometrien probiert wurden. Dazu fuhr Tulovic mit einer Daumenbremse statt dem bisher von ihm mit der linken Hand betätigten Bremshebel, und zum Erstaunen aller kam er mit ihr gleich so gut zurecht, dass er ihr einen guten Teil seiner Verbesserung zuschrieb. Dabei konnte er sich um mehr als eine Sekunde gegenüber seiner Bestzeit von Sonntag verbessern. „Ich bin mit den Ergebnissen sehr zufrieden, aber ich bin trotzdem vorsichtig“, gestand Teamchef Jürgen Lingg. „Ich denke, am meisten hat es für Lukas gebracht, dass er einfach mehr Runden in Silverstone fahren konnte und so die Strecke besser kennengelernt hat. Aber ich bin sehr glücklich, dass er Dinge gefunden hat, von denen er das Gefühl hatte, dass sie ihn voranbringen. Und mit jeder Änderung, die er an dem Motorrad probiert, lernt er es besser kennen und verstehen.“

Darryn Binder probierte zwar nicht ganz so viel, aber der Südafrikaner aus dem deutschen Team drehte auch so viele Runden, wie es nur ging. „Leider konnten wir nicht mehr fahren, denn wir fuhren nicht unsere eigenen Motoren, sondern die offiziellen, und die hatten ein Kilometer-Limit. So konnten wir am Nachmittag keine Longruns mehr machen. Darryn wollte gar nicht viel probieren, es ging ihm mehr darum, so viele Runden wie möglich mit dem Motorrad zu fahren. Durch seine Verletzung ist er zu Saisonbeginn fast zweieinhalb Monate ausgefallen. Dann wurde er mehrmals früh im Rennen abgeschossen, so fehlen ihm gegenüber den anderen



WOBSER

Lukas Tulovic ist durch Abstimmungsarbeit deutlich schneller geworden

MOTOGP

Tony Arbolino: Dinge probiert und sich den Frust aus dem Leib gefahren

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ERGEBNISSE

Moto2-Test Silverstone (GB), 07.08.2023, Bestzeiten

	Fahrer	Motorrad	Zeit	Runden
1.	Tony Arbolino (I)	Kalex	2.04,894	38
2.	Manuel Gonzalez (E)	Kalex	2.04,911	40
3.	Arón Canet (E)	Kalex	2.05,085	13
4.	Sam Lowes (GB)	Kalex	2.05,097	27
5.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	2.05,135	50
6.	Álex Escrig (E)	Forward	2.05,463	44
7.	Lukas Tulovic (D)	Kalex	2.05,544	34
8.	Celestino Vietti (I)	Kalex	2.05,696	24
9.	Darryn Binder (ZA)	Kalex	2.05,697	31
10.	Sergio García (E)	Kalex	2.05,742	42
11.	Zonta van den Goorbergh (NL)	Kalex	2.05,795	43
12.	Barry Baltus (B)	Kalex	2.05,821	36
13.	Borja Gomez (E)	Kalex	2.06,115	24
14.	Marcos Ramírez (E)	Forward	2.06,204	28
15.	Kohta Nozane (J)	Kalex	2.07,537	39
16.	Rory Skinner (GB)	Kalex	2.07,841	5
17.	Gabriele Giannini (I)	Forward	2.11,486	10

einfach viele, viele Runden mit dem Motorrad, was er nun langsam versucht nachzuholen. Man sieht, dass er in dem einen Jahr in der MotoGP eine Menge gelernt hat und es nicht mehr mit der Brechstange angeht. Ich hoffe, dass der Testtag für beide Fahrer hilfreich für den Grand Prix in Österreich und die zweite Saisonhälfte sein wird", so Lingg.

Arbolino und Gonzalez

Tony Arbolino war beim Grand Prix nicht über einen zehnten Platz hinausgekommen und hatte daher seine WM-Führung an Pedro Acosta abgeben müssen. Er konnte sich aber über den Tag nicht nur um eine Dreiviertelsekunde verbessern, seine Bestzeit vom Nachmittag war auch eine volle Sekunde schneller als seine beste Zeit aus dem Rennen am Sonntag. „Es war ein langer und anstrengender Tag, und wir haben viele Dinge probiert", so Arbolino. „Ich verlasse England nun mit einem guten Gefühl. Ich fühlte mich in der letzten Session sehr stark. Ich denke, wir haben einen guten Schritt gemacht, und ich kann es kaum erwarten, nach Österreich zu kommen. Ich bin nun überzeugt, dass wir bereit sind für die zweite Saisonhälfte und bei jedem Rennen vorne mitkämpfen werden." Auch sein Teamkollege Sam Lowes, der Viertschnellster war, verließ Silverstone mit einem guten Gefühl. „Wir konnten uns besonders beim Anbremsen und beim Gefühl für das Vorderrad verbessern", so der 32-Jährige.

Besonders in Szene setzen konnte sich auch Manuel Gonzalez. Der Schützling von Yamaha und VR46 war in den ersten beiden Sitzungen Schnellster, bevor ihn am Nachmittag Tony Arbolino um 17 Hundertstelsekunden überflügelte. Der 21-jährige Spanier, 2017 European-Talent-Cup-Sieger und 2019 Supersport-300-Weltmeister, der derzeit Zehnter der Moto2-WM ist, freute sich über die Fortschritte. „Es war ein sehr guter Testtag für uns", so Gonzalez. „Wir haben Dinge probiert, um das Gefühl für das Motorrad zu verbessern, und ich denke, wir haben für die nächsten Rennen einiges gefunden. Ich konnte in allen Sessions schnell fahren. Ich möchte bald ums Podest kämpfen."

Am anderen Ende der Skala fuhr der Italiener Gabriele Giannini bei Forward. Das Team wollte sehen, ob er bereit ist für eine Wildcard in Misano. ■

VR46

Manuel Gonzalez: Abstimmung für zweite Saisonhälfte gefunden

POLARITY PHOTO

Diogo Moreira: Kommt die Steigerung für die zweite Saisonhälfte?

Moto3

Moreira Schnellster

Nur acht Moto3-Piloten nahmen die Testmöglichkeit in Silverstone wahr. Von ihnen war Diogo Moreira, der schon vor der Saison mit schnellen Testzeiten auf sich aufmerksam gemacht hat, der Schnellste.

Trotz der optimalen Bedingungen wollten viele Teams kein Material opfern. Auch Peter Öttl sah keine Notwendigkeit, weil Ayumu Sasaki auf einem sehr hohen Level ist – er muss sich mehr mental als technisch steigern. Dafür glänzte wieder Diogo Moreira, der schon bei Vorsaisontests mit tollen Zeiten auf sich aufmerksam gemacht hat und von vielen MotoGP-Fahrern bereits für den WM-Favoriten gehalten wurde, dieser Rolle bislang aber nicht gerecht werden konnte. Doch der Brasilianer verließ Silverstone mit einem sehr zuversichtlichen Lächeln.

Tech3 nutzte die Zeit mit WM-Leader Daniel Holgado und Filippo Farioli. Holgado war Zweitschnellster und arbeitete weiter am Gefühl für den Vorderreifen. „Wir hatten in der letzten Zeit unterschiedliche Probleme, daher wollten wir uns mit unterschiedlichen Settings ein besseres Bild verschaffen", so der WM-Leader. „Ich denke, wir haben gute Informationen für die nächsten Rennen bekommen."

Wenn er in Silverstone auch nicht testen war, gab Noah Dettwiler zur gleichen Zeit bekannt, dass er mit einer Wildcard beim Grand Prix von Österreich auf dem Red Bull Ring starten wird. Dabei wird der 18-jährige Schweizer mit dem gleichen Team, mit einer KTM des Teams Cuna de Campeones, mit dem er auch in der JuniorGP fährt, antreten. Tom Lüthi, der Dettwiler unter seine Fittiche genommen hat, hat im Vorfeld hart gearbeitet, damit die Genehmigung, die Finanzierung und die ganze Organisation zustande kamen. „Wir haben ihm keine Vorgaben gemacht, er soll an dem Wochenende einfach Spaß haben", so Lüthi. Dettwiler freut sich umso mehr: „Mit dieser Wildcard geht ein absoluter Traum für mich in Erfüllung. Dass ich nun in der Moto3-WM am Start stehen darf, ist für mich nicht nur eine unglaubliche Belohnung, sondern auch eine Bestätigung, dass wir mit unseren Karriere-Entscheiden doch einiges richtig gemacht haben. Der Red Bull Ring liegt mir zudem ganz gut, ich kenne die Strecke vom MotoGP Rookies Cup." ■ IP

ERGEBNISSE

Moto3-Test Silverstone (GB), 07.08.2023, Bestzeiten

	Fahrer	Motorrad	Zeit	Runden
1.	Diogo Moreira (BR)	KTM	2.11,875	33
2.	Daniel Holgado (E)	KTM	2.12,190	29
3.	Iván Ortolá (E)	KTM	2.12,266	32
4.	Stefano Nepa (I)	KTM	2.12,339	51
5.	Filippo Farioli (I)	KTM	2.12,364	20
6.	Syarifuddin Azman (MAL)	KTM	2.13,794	20
7.	Lorenzo Fellon (F)	KTM	2.13,970	47
8.	David Salvador (E)	KTM	2.14,408	37

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Álvaro Bautista auf der MotoGP-Ducati: Gleich sehr schnell und genaue Aussagen für die Techniker

WORLDSBK

Wildcard für Bautista

Die Gerüchte haben sich bestätigt: Superbike-Weltmeister Álvaro Bautista wird im November im malaysischen Sepang mit einer Wildcard in der MotoGP starten. Dabei lastet ein schweres Erbe auf ihm, und es könnte viel für die Zukunft bedeuten.

Von: **Imre Paulovits**

Es fing alles ganz harmlos an. Nachdem Álvaro Bautista letztes Jahr den ersten Superbike-WM-Titel für Ducati seit 2011 gewonnen hatte, war Ducati-Corse-Boss Gigi Dall'Igna so glücklich, dass er ihm den Wunsch, das aktuelle MotoGP-Werksmotorrad testen zu dürfen, gern erfüllte. Dass der Ex-MotoGP-Pilot, der bereits bei seinem Einsatz auf der Werks-Ducati in Australien 2018 eine überaus gute Figur gemacht hatte, nicht langsam sein würde, war jedem klar. Wie schnell er dann doch auf Anhieb war, beeindruckte das Testteam umso mehr. Und dass er dabei wohl ganz klare Aussagen gemacht hat und bei der Abstimmung gleich Fortschritte erzielen konnte, muss die Techniker auf den Plan gerufen haben. Dass gleich Gerüchte von einem Wildcard-Einsatz die Runde machten, liegt nach so einem Test in der Natur der Sache, aber dass sie vor allem bei gut mit dem inneren Kreis von Ducati vernetzten Kollegen nicht verstummen wollten, zeigte, dass im Hintergrund doch etwas lief.

Bautista wurde natürlich bei jedem Superbike-WM-Lauf auf die Möglichkeit eines Wildcard-Einsatzes angesprochen, und zuletzt in Most stellte er klar: „Ich muss noch eine Testfahrt machen, bevor ich mich entscheide." Diese Testfahrt passierte dann auch in der folgenden Woche. Danach dauerte es nicht lange, bis Ducati den Wildcard-Einsatz in Sepang verkündete. Die Superbike-WM, wo der 38-jährige Spanier um die Titelverteidigung kämpft, endet nach der Kalender-Änderung am 29. Oktober. Danach stehen noch drei Grands Prix aus. Und den ersten davon, vom 10. bis 12. November im malaysischen Sepang, haben sich Bautista und Ducati zusammen ausgesucht, wo Bautista den dritten und letzten erlaubten Wildcard-Einsatz der Bologneser bestreiten wird. Wie Ducati-Testpilot Michele Pirro, der bereits in Mugello mit einer Wildcard angetreten ist und auch für Misano einen Einsatz geplant hat, wird Bautista dabei in den Farben von Aruba.it starten, wie man es von ihm in der Superbike-WM gewohnt ist. Natürlich freut sich der jugendhafte Bautista diebisch auf die Möglichkeit: „Ich freue mich auf diese Wildcard in Sepang, es ist eine Strecke, die ich sehr mag. Die Desmosedici gab mir bei den Tests ein sehr gutes Feedback, ich hatte ein gutes Gefühl und sehr viel Spaß."

Neue Teile testen

Der Wildcard-Einsatz ist aber keine Spielerei. Bei der Bekanntgabe wurde ganz offen darüber gesprochen, dass Bautista einige 2024er-Teile unter Rennbedingungen testen wird. Mit seiner immensen Erfahrung ist es Bautista bereits in der Superbike-WM gelungen, mit den Technikern die Schwachpunkte der Panigale V4 R ausfindig zu machen und zu verbessern. Wie sehr, zeigt seine diesjährige Überlegenheit. Mit Pirro hat Ducati zwar einen erwiesenermaßen kompetenten und schnellen Testfahrer, aber ein noch schnellerer und erfahrenerer Mann könnte der Entwicklung der Ducati GP24 nur zugutekommen.

Über der Sache hängt aber auch eine große Bürde: Troy Bayliss, der 2006 mit Ducati Superbike-Weltmeister wurde, bevor er nach der SBK-Saison den verletzten Sete Gibernau beim Finale in Valencia vertrat und das Rennen gewann. Damit ist der damals 37-jährige Australier bis heute der einzige Pilot, der in einer Saison Superbike- und MotoGP-Rennen gewinnen konnte. Ob der nun um ein Jahr ältere Bautista es dem gleichtun und damit aus dem Schatten seines berühmten Vorgängers treten kann? ■

DUCATI

Der Maßstab: Superbike-Weltmeister Troy Bayliss gewann 2006 den GP in Valencia

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Auch 2024 ein Team: Gresini-Witwe Nadia Padovani und Álex Márquez

MOTOGP

Márquez bleibt

Das nächste Puzzlestück ist für das MotoGP-Starterfeld 2024 an seinen Platz gekommen. Álex Márquez wird auch im nächsten Jahr bei Gresini auf Ducati fahren.

Von: **Imre Paulovits**

Nach seinem Sieg beim Sprintrennen in Silverstone war es eigentlich klar: Das Gresini-Team wird wohl den Vertrag mit Álex Márquez für 2024 verlängern. Dies wurde letzten Donnerstag dann auch offiziell bestätigt. Im gleichen Atemzug gaben das Team und Ducati auch bekannt, dass sie bis Ende 2025 weiter zusammenarbeiten werden. Dafür ist der zweite Platz im Team umso umkämpfter. Fabio Di Giannantonio fühlt sich noch nicht völlig ausgebootet, aber die Moto2-Asse Tony Arbolino und auch Jake Dixon machen sich ebenfalls Hoffnungen auf den Platz. Deren Manager Carlo Pernat und Franky Carchedi wurden auffällig oft mit den Ducati-Leuten gesehen, die letztendlich die Entscheidung treffen.

Am Wochenende auf dem Red Bull Ring werden wohl einige Entscheidungen bekannt gegeben. Für Freitag ist eine Pressekonferenz mit KTM angesetzt, wo über die Zukunft der Nachwuchsklassen gesprochen wird. Die Österreicher könnten aber auch mehr preisgeben. ■

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM

Der Italiener Mirko Giansanti ist im Alter von 46 Jahren seinem Krebsleiden erlegen. Bereits sein Vater Fosco war Motorradrennfahren, Mirko fuhr von 1996 bis 2004 in der 125er-WM, errang zwar keinen Sieg, aber zwölf Podestplätze und beendete die WM 2000 als Achter. 2005 fuhr er eine Saison in der 250er-WM, bevor er in die Supersport-WM wechselte und dort bis 2008 fuhr. 2016 gründete er zusammen mit Filippo Conti ein Team in der Supersport-WM, nur ein Jahr später gewannen sie den Titel mit Lucas Mahias. Das Team stieg in die Superbike-WM auf und wird von Yamaha unterstützt, derzeit fahren dort Dominque Aegerter und Remy Gardner.

MOTORRAD-WM

Two Wheels for Life, die offizielle Wohltätigkeitsorganisation der MotoGP, hat an den drei Tagen beim Britischen Grand Prix in Silverstone das erfolgreichste Wochenende in ihrer Geschichte geschrieben. Durch die Publikumsaktionen wurde ein Erlös von 275 000 britischen Pfund eingenommen.

MOTORRAD-WM

Es könnte einen Grand Prix in Mexiko geben. Eine von Hermann Tilke gezeichnete Rennstrecke nahe dem Touristenort Cancun soll dafür gebaut werden.

Vorschau GP Österreich

ZEITPLAN

GP von Österreich (alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 18. August 2023		
9.00–9.35	Moto3	1. Training
9.50–10.30	Moto2	1. Training
10.45–11.30	MotoGP	1. freies Training
13.15–13.50	Moto3	2. Training
14.05–14.45	Moto2	2. Training
15.00–16.00	MotoGP	Training
Samstag, 19. August 2023		
8.40–9.10	Moto3	3. Training
9.25–9.55	Moto2	3. Training
10.10–10.40	MotoGP	2. freies Training
10.50–11.05	MotoGP	Qualifying 1
11.15–11.30	MotoGP	Qualifying 2
12.50–13.05	Moto3	Qualifying 1
13.15–13.30	Moto3	Qualifying 2
13.45–14.00	Moto2	Qualifying 1
14.10–14.25	Moto2	Qualifying 2
15.00	MotoGP	Sprintrennen
Sonntag, 20. August 2023		
9.45–9.55	Moto GP	Warm-up
10.00–10.40	MotoGP	Fahrerparade
11.00	Moto3	Rennen, 20 Rdn.
12.15	Moto2	Rennen, 23 Rdn.
14.00	MotoGP	Rennen, 28 Rdn.

STATISTIK

GP von Österreich

Sieger 2022
Moto3: Ayumu Sasaki (J), Husqvarna
Moto2: Ai Ogura (J), Kalex
MotoGP: Francesco Bagnaia (I), Ducati

Pole-Position 2022
Moto3: Daniel Holgado (E), KTM, 1.41,234 (= 153,6 km/h)
Moto2: Ai Ogura (J), Kalex, 1.33,933 (= 165,6 km/h)
MotoGP: Enea Bastianini (I), Ducati, 1.28,772 (= 175,2 km/h)

Schnellste Runde 2022
Moto3: David Muñoz (E), KTM, 1.40.910 (= 154,1 km/h)
Moto2: Somkiat Chantra(T), Kalex, 1.34,281 (= 165,0 km/h)
MotoGP: Jorge Martín (E), Ducati, 1.29,854 (= 173,1 km/h)

Rundenrekord
Moto3: David Muñoz (E), KTM, 1.40.910 (= 154,1 km/h) (2022)
Moto2: Somkiat Chantra(T), Kalex, 1.34,281 (= 165,0 km/h) (2022)
MotoGP: Jorge Martín (E), Ducati, 1.29,854 (= 173,1 km/h) (2022)

STAND DER MOTORRAD-WM 2023

MotoGP

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati Lenovo Team	Ducati D16 GP23	214
2.	Jorge Martín (E)	Prima Pramac Racing	Ducati D16 GP23	173
3.	Marco Bezzecchi (I)	Mooney VR46 Racing Team	Ducati D16 GP22	167
4.	Brad Binder (ZA)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16	131
5.	Johann Zarco (F)	Prima Pramac Racing	Ducati D16 GP23	122
6.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia Racing	Aprilia RS-GP	107
7.	Luca Marini (I)	Mooney VR46 Racing Team	Ducati D16 GP22	107
8.	Jack Miller (AUS)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16	90
23.	Jonas Folger (D)	GasGas Factory Racing Tech3	KTM RC16	9
27.	Stefan Bradl (D)	HRC Team	Honda RC 213 V	5

Moto2

1.	Pedro Acosta (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	156
2.	Tony Arbolino (I)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex	154
3.	Jake Dixon (GB)	GasGas Aspar Team	Kalex	104
4.	Arón Canet (E)	Pons Wegow Los40	Kalex	96
5.	Alonso López (E)	CAG Speed Up	Boscoscuro	92
6.	Filip Salac (CZ)	QJMotor Gresini Moto2	Kalex	75
7.	Fermín Aldeguer (E)	CAG Speed Up	Boscoscuro	74
8.	Sam Lowes (GB)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex	67
9.	Somkiat Chantra (T)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex	66
21.	Lukas Tulovic (D)	Liqui Moly Husquarna IntactGP	Kalex	6

Moto3

1.	Daniel Holgado (E)	Red Bull KTM Tech3	KTM	141
2.	Ayumu Sasaki (J)	Liqui Moly Husqvarna IntactGP	Husqvarna	119
3.	Jaume Masiá (E)	Leopard Racing	Honda	109
4.	Iván Ortolá (E)	Angeluss MTA Team	KTM	107
5.	Deniz Öncü (TR)	Red Bull KTM Ajo	KTM	99
6.	David Alonso (CO)	GasGas Aspar Team	GasGas	90
7.	Diogo Moreira (BR)	MT Helmets – MSI	KTM	86
8.	José Rueda (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM	60
9.	Xavier Artigas (E)	CFMoto PüstelGP	CFMoto	57
10.	Stefano Nepa (I)	Angeluss MTA Team	KTM	50

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ARCHIV JÜRGEN MÜLLER

Viel geändert: Vor einem Jahrhundert bestand das Schleizer Dreieck noch größtenteils aus unbefestigten Straßen

Der Reiz von Schleiz

Das Schleizer Dreieck, die älteste Natur-Rennstrecke Deutschlands, feierte im Juni sein 100-jähriges Bestehen Zum Jubiläum reiste eine kleine Delegation ehemaliger Schweizer Rennfahrer an, um ihre Erlebnisse aus der Heldenzeit wieder aufleben zu lassen.

Von: **Ruedi Gygax** und **Imre Paulovits**

Was die berüchtigte Nürburgring-Nordschleife für den Westen war, stellte das Schleizer Dreieck als älteste Natur-Rennstrecke Deutschlands für den Osten dar – eine Herausforderung für Mensch und Maschine, die große Sieger hervorbrachte, aber auch manche Opfer forderte. Bereits fünf Jahre früher als die 1927 eröffnete Berg- und Talbahn in der Eifel entstand der dreieckige Straßenkurs im Süden der thüringischen Stadt Schleiz. Nach einer noch wenig beachteten Leistungsprüfungsfahrt der Apollo-Autowerke Apolda im Vorjahr fand am 10. Juni 1923 eine erste, damals sogenannte Brennstoffprüfung für Automobile und Motorräder auf ihm statt.

Bereits ein Jahr später, 1924 startete erstmals die Deutsche Meisterschaft auf dem Schleizer Dreieck, und die Zuschauer kamen in Scharen. 1929 wurde von ihnen erstmals 100 000er-Marke geknackt, doch dann wurde die Veranstaltung 1938 von höchster Ebene eingestellt. Nach dem Krieg war das Schleizer-Dreieck-Rennen am 17. Oktober 1948 vor 160 000 Zuschauern eines der ersten Motorsport-Veranstaltungen in der sowjetischen Besatzungszone. 1950 gab es in Schleiz erstmals eine Gesamtdeutsche Meisterschaft vor 250 000 Fans auf dem 7,631 Kilometer langen Kurs mit Start und Ziel im Städtchen Oberböhmsdorf. Der legendäre Bernd Rosemeyer, der sich vor seiner Zeit als Silberpfeilpilot mehrmals als Motorradsieger in den Annalen verewigte, sagte einmal übers Schleizer Dreieck: „Wer schwere Rennen liebt, die sowohl Fahrer als auch Maschine alles abverlangen, der muss in Schleiz starten – oder aber wegbleiben. Ein großer Fahrer wird er dann aber nie …“ Für Motorsportler aus dem Osten sollte Rosemeyers Einschätzung noch jahrzehntelang gelten.

> „Wer schwere Rennen liebt, der muss in Schleiz starten – oder aber wegbleiben. Ein großer Fahrer wird er dann aber nie …“
>
> Bernd Rosemeyer

Jubiläumssieger Luigi Taveri

Der Lockruf von Schleiz hallte gar bis in die Schweiz. Geködert mit reichlich Ostmark, die vor der Rückreise aber im sozialistischen Land ausgegeben werden musste, und westlicher Währung als Start- und Preisgeld, machten sich Größen wie Luigi Taveri auf die noch über lauter Landstraßen führende, beschwerliche Reise gen Nordosten. Rein in die DDR kam nur, wer eine Einladung vorzuweisen und keine Furcht vor der stetigen Überwachung hatte. Der unvergessene Taveri entschied beim 40-Jahres-Jubiläum des Schleizer Dreiecks 1963 das Rennen der Viertelliterklasse dann auch vor seinem Honda-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ARCHIV JÜRGEN MÜLLER

Westlicher Flair: 1963 gewann Luigi Taveri das 250er-Rennen zum 40. Jubiläum

GYGAX

Kuhglocke als Schweizer Geschenk

GYGAX

Glück im Unglück: 1970 zerstörte Ruedi Gygax seinen March 703 im Training, konnte aber am nächsten Tag starten

Markenkollegen Jim Redman für sich.

Bis 1957 standen die Zweiräder im Vordergrund, doch dann kamen auch die Automobile mehr und mehr ins Programm. Die aus dem Ausland angereisten Automobilsportler erlebten ihre große Zeit von 1967 bis 1971, als die Formel 3 mit 1000-ccm-Motoren die Topklasse war. Weil sie den Ostdeutschen jedoch die Show stahlen, blieben die Westeuropäer danach mit wenigen Ausnahmen per Reglement von der populärsten Veranstaltung der DDR ausgeschlossen. Tourenwagen und Rennwagen östlicher Herkunft gaben fortan das gemächlichere Tempo vor.

Schweizer Formel-3-Elite

Ein Häufchen aufrechter Eidgenossen erlebte jene Blütezeit der Formel 3 in Schleiz. Der Zürcher Jürg Dubler, ein langjähriger Weggefährte und harter Gegner des späteren GP-Siegers Clay Regazzoni, gehörte zu den schnellsten Leuten überhaupt, wenngleich ihm wegen Rennpechs nie ein Sieg im Hauptrennen gelang. Dafür gab es beim 37. Internationalen Schleizer Dreieck-Rennen 1970 einen Berner Doppelsieg durch Roland Salomon und Ruedi Gygax, nachdem zwei Jahre zuvor mit Bernhard Baur ein dritter schneller Fahrer aus Bern schon Zweiter und 1969 Dritter geworden war.

„Wir haben in Schleiz nicht die Konkurrenz gesucht, die bei europäischen Rennen viel härter war“, erinnert sich Ruedi Gygax. „Aber die dortige Stimmung und der Aufenthalt waren unvergleichlich, die Menschenmassen unvorstellbar. Viele Fans kannten sich sehr gut aus, und sie waren scharf auf alles, was aus dem Westen kam. Wir hatten fast ein schlechtes Gewissen, wie gut wir es uns damals gehen ließen. Die auf dem Podium verspritzte Sektflasche entsprach etwa dem Monatslohn eines Arbeiters …“

Als die Stadt Schleiz und der MSC Schleizer Dreieck am zweiten Juni-Wochenende 2023 das 100-jährige Bestehen feierten, folgten natürlich auch Bernhard Baur, Hans-Peter Hoffmann und Ruedi Gygax der Einladung als Jubiläumsgäste. Als Geschenk brachten die drei Schweizer eine große Kuhglocke mit graviertem Halsband mit. „Damals hatten uns die Volkspolizisten und Grenzposten jeweils bis aufs Letzte gefilzt, sodass wertvolle westliche Geschenke kaum möglich gewesen wären“, verweist Gygax. „Jetzt konnten wir uns für die Gastfreundschaft revanchieren und uns über ein uneingeschränktes, herzliches Wiedersehen mit den Schleizern freuen. Schön, dass wir die abenteuerlichen Zeiten erleben und sie beim Jubiläumsanlass nochmals Revue passieren lassen durften.“ ■

KOMMENTAR

LIEBE LESER! AN DIESER STELLE BIN ICH IHNEN EINE ERKLÄRUNG SCHULDIG.

Seit Jahren sind wir bemüht, Jubiläen großer Ereignisse im Motorsport gebührend zu feiern und allen noch einmal in Erinnerung zu rufen. Ein ganz großer Anlass in diesem Jahr war das 100-jährige Jubiläum des Schleizer Dreiecks, der ältesten heute noch existierenden deutschen Natur-Rennstrecke. Doch Anfang Juni, als das große Jubiläum anstand, hatte ich das Gefühl, nicht genügend Material für eine angemessene Tiefe zusammenzuhaben. Denn das Schleizer-Dreieck-Rennen hatte mir einst die Augen geöffnet für die Liebe und den Enthusiasmus, den die Fans in der DDR dem Motorsport entgegenbrachten, wodurch der Motorradsport in Deutschland heute überhaupt noch funktioniert. Es war 1990, kurz nach der Wende. Ich steckte damals noch in den Anfängen meiner schreibenden Tätigkeit, und da ich von DM-Fahrern hörte, dass sie zum Schleizer Dreieck fuhren, fragte ich bei Motorsport aktuell nach, ob ich von dort berichten könnte. Was ich dort vor Ort erlebte, hat mich tief berührt. Die Liebe des Veranstalters zum Motorradsport und seine Professionalität, aber auch die Angst der Verantwortlichen und vieler Helfer, ob mit der Wende und den im Westen viel strengeren Sicherheitsvorschriften die Zukunft von Deutschlands ältester Natur-Rennstrecke überhaupt gesichert werden könnte. Heute wissen wir: Nichts konnte sie aufhalten. Deshalb freut es mich umso mehr, dass wir Ihnen nun eine Geschichte von einem Aktiven, der die DDR-Zeiten als Westler selbst erlebt hat, liefern konnten.

Imre Paulovits, Leiter Motorradsport

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Mike Hailwood vor Alan Shepherd: Die größte Freude für Walter Kaaden

MOTOARCHIVE.COM/GÜNTHER GEYLER

Mike siegt auf MZ

Beim Großen Preis der DDR 1963 erlebten über 200 000 Zuschauer den wohl größten Sieg der DDR-Technik. Mike Hailwood gewann mit der MZ vor seinem Markenkollegen Alan Shepherd und sorgte für Euphorie.

Von: **Imre Paulovits**

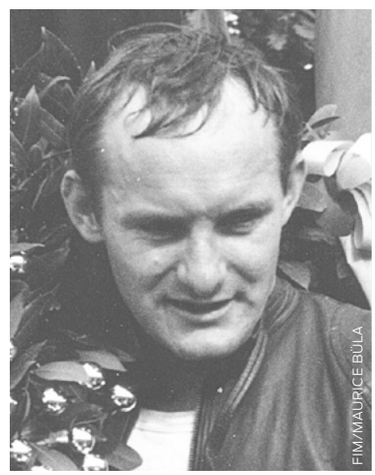
Nachdem Mike Hailwood bereits 1962 für MZ auf dem Sachsenring gefahren war und nach einem knallharten Zweikampf mit Redman nur um zwei Zehntelsekunden unterlag, verpflichteten ihn die Zschopauer auch im Jahr darauf für ihr Heimrennen. Nach dem Bau der Berliner Mauer wurden Sportler und Techniker aus der DDR von Rennen im westlichen Europa ausgeschlossen, und so wollte Walter Kaadens eingeschworene Truppe zumindest daheim zeigen, dass MZ es bei den 250ern mit der westlichen Konkurrenz aufnehmen konnte. Während sich Honda eine Saison Auszeit gönnte und seine Werksfahrer Vorjahres-Material oder Production-Racer einsetzen ließ, und Yamaha nach dem Doppelsieg in Spa ihr Werksteam wieder nach Hause beorderte, wurde bei MZ kräftig weiterentwickelt. Der Motor leistete nun 48 PS bei 11 000/min, und das Motorrad bekam eine flachere, windschlüpfrigere Verkleidung, die im Windkanal der TH Dresden entwickelt wurde. Alan Shepherd und der Ungar László Szabó wurden für die ganze Saison verpflichtet. Hailwood konnte die MZ beim nicht zur WM zählenden GP von Österreich auf dem alten Salzburgring probieren, wo er haushoch führte, bevor er mit verölten Kerzen ausfiel.

Gegen alle Widrigkeiten

Auch auf dem Sachsenring lief es für Hailwood zunächst nicht nach Wunsch. In den Trainings erlitt er einen Reifen- und einen Zündungsschaden, schließlich einen Kolbenklemmer, und so musste er vom neunten Startplatz aus ins Rennen. Noch schlechter erging es Tarquinio Provini und der Morini-Werksmannschaft: Sie konnten gar nicht erst einreisen, weil ihnen die nötigen Dokumente fehlten. Hailwoods Motor musste neu aufgebaut werden, daher entschied sich Kaaden, ihm für das Rennen den gut eingefahrenen und eingestellten Motor von Werner Musiol zu geben und Musiol mit dem reparierten Motor fahren zu lassen.

Weil das 250er-Rennen mit den MZ der Höhepunkt für die heimischen Fans war, bildete es den Abschluss des Renntages. Mike Hailwood hatte mit MV Agusta bereits das 350er- und das 500er-Rennen gewonnen, als er auf die MZ stieg. Nach dem Start ging Shepherd vor Redman in Führung, Hailwood war schnell Dritter. Er überholte bald Redmans Vierzylinder-Honda, machte Jagd auf den führenden Shepherd und holte ihn zu Rennmitte ein. Dann ging er in Führung und fuhr 15 Sekunden Vorsprung heraus, Redman war im Ziel bereits über eine Minute hinten. Dass Szabó in der Zielkurve noch Taveri auf der Zweizylinder-Honda überholen konnte, machte den MZ-Tag perfekt. „Die Stimmung war unvergleichlich“, erinnert sich Harald Meutzner, der damals unter den über 200 000 Zuschauern war. „Die Ehrenrunde des Wagens mit den drei Erstplatzierten und Walter Kaaden dauerte eine Dreiviertelstunde, weil alle auf die Strecke drängten.“

Hailwood startete auch 1964 für MZ auf dem Sachsenring und fuhr die Trainingsbestzeit heraus, auch im Rennen lag er nach einer Rekordrunde in Führung vor Read auf der Yamaha und Redman auf der Honda. Doch dann stürzte er. Als er zum Saisonschluss in Suzuka noch einmal die MZ fuhr, musste er bei den 250ern mit verölten Kerzen an die Box und wurde Fünfter, dafür wurde er mit der 251er bei den 350ern Zweiter hinter Redmans Honda. Danach konnte MZ mit dem Wettrüsten der Japaner nicht mehr mithalten. ■



FIM/MAURICE BÜLA

Mike Hailwood gewann auch bei den 350ern und 500ern auf MV Agusta

ERGEBNIS

GP der DDR, 18.08.1963, 250 ccm

1.	Mike Hailwood (GB)	MZ	49.40,4 min
2.	Alan Shepherd (GB)	MZ	+14,7 s
3.	Jim Redman (RHO)	Honda	+1.05,3 min
4.	László Szabó (H)	MZ	+1.30,8 min
5.	Luigi Taveri(CH)	Honda	+1.31,2 min
6.	Stanislav Malina (CS)	CZ	+2.32,9 min

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Superbike-WM

Aegerter auch 2024

Dominique Aegerter ist bei seiner Karriereplanung einen Schritt weiter. Der 32-jährige Schweizer unterschrieb einen Vertrag für 2024 bei seinem GRT-Yamaha-Team.

Von: **Imre Paulovits**

Dominique Aegerter fährt auch 2024 mit Werksunterstützung die Superbike-WM, nachdem sich Yamaha Motor Europe mit dem 32-jährigen Schweizer auf eine Verlängerung des bestehenden Vertrages um ein weiteres Jahr geeinigt hat. Die Saison 2024 wird Aegerters vierte als Yamaha-Fahrer sein, nachdem er 2021 mit Ten Kate Yamaha Supersport-Weltmeister wurde und den Titel 2022 mit nicht weniger als 17 Siegen verteidigen konnte. Diese Leistung beförderte ihn in das GYTR GRT Yamaha WorldSBK Team, mit dem Aegerter in seiner Debütsaison einen starken Start hingelegt hat. Bisher hat er drei Rennen als bester Fahrer eines Nicht-Werksteams beendet, eine Zahl, die er bis zum Ende des Jahres noch gerne steigern möchte. Für 2024 hat er nun ein klares Ziel vor Augen: Er möchte sich als einer der Spitzenreiter etablieren und mit seiner Yamaha R1 regelmäßig um Top-3-Platzierungen kämpfen. „Ich bin glücklich und stolz, dass ich meinen Vertrag mit Yamaha verlängert habe, um bis 2024 in der Superbike-WM zu bleiben“, freut sich Aegerter. „Jetzt ist es mein Ziel, meine Ergebnisse zu verbessern und in der Superbike-Klasse konkurrenzfähiger zu sein. Ich werde mein Bestes geben, um dieses Ziel zu erreichen. Ich hatte in der bisherigen Saison tolle Kämpfe, aus denen ich viel gelernt habe.“ ■

YAMAHA

Besiegelt: Dominique Aegerter (M.) fährt auch 2024 das Yamaha-Superbike

Asia Road Racing Championship

Reiti und das Drama

Das Wochenende in Mandalika begann mit einem Sieg von Markus Reiterberger. Doch ein schwerer Unfall überschattete das zweite Rennen.

Von: **Imre Paulovits**

Über die Hitze in Mandalika brauchte sich niemand zu wundern, aber so manche Teams klagten über sich auflösende Reifen. Von all dem unbehelligt fuhr Markus Reiterberger auf der indonesischen Grand-Prix-Strecke bereits im Qualifying 1,3 Sekunden schneller als der Rest und gewann das erste Rennen mit bequemen fünf Sekunden Vorsprung vor den drei Honda-Piloten: Lokalmatador Andi Farid Izdihar, der Malaysier Zaqhwan Bin Zaidi und der Japaner Haruki Noguchi. Damit vergrößerte er seinen Vorsprung in der Tabelle auf Noguchi auf 38 Punkte. Auch im zweiten Rennen lag der 29-jährige Bayer bereits in Führung, als es in der dritten Runde hinter ihm krachte. Kasma Daniel, Haruki Noguchi und Zaqhwan Bin Zaidi stießen zusammen, und der unglückliche Honda-Pilot Noguchi wurde von Zaidis Maschine getroffen. Das Rennen wurde sofort abgebrochen und nicht wieder gestartet. Noguchi wurde medizinisch versorgt und ins Krankenhaus gebracht. Bei Redaktionsschluss lag er noch auf der Intensivstation. ■

ARRC

Markus Reiterberger: Sieg im ersten Rennen, zweites in Führung abgebrochen

NACHRICHTEN

IDM SIDECAR

Josef „Sepp“ Sattler hat einen Schlussstrich gezogen. Nach dem schweren Unfall auf dem Schleizer Dreieck vor zwei Wochen verkündete der Bayer das Ende seiner aktiven Karriere als Sidecar-Fahrer. Der aktuelle Deutsche Meister wird sich um den Nachwuchs in der Sidecar-Trophy kümmern.

IDM SUPERBIKE

Patrick Hobelsberger und Toni Finsterbusch starteten als Training für die IDM-Runde in Assen am Wochenende in der holländischen Meisterschaft auf dem TT-Kurs. Die beiden GERT56-Piloten konnten sich dabei prächtig in Szene setzen: Im ersten Rennen wurde Hobelsberger mit schnellster Runde Zweiter hinter dem holländischen Meister Ricardo Brink und vor Toni Finsterbusch, das zweite Rennen gewann Hobelsberger vor Finsterbusch.

STRASSENSPORT

Wolfram Trabitzsch war eine der beliebtesten Persönlichkeiten des DDR-Sports. Er wurde am 30. Januar 1949 in Bernburg/Saale geboren. 1965 begann er mit dem Rennsport, und als Diplom-Ingenieur für Kfz-Technik zog er später in die Nähe des MZ-Werks. Seinen ersten Sieg feierte er 1965 beim Bergrennen in Kahla in der Klasse bis 125 ccm Serie, 1967 gewann er gleich drei Bergrennen in Grünhain, Grünhainichen und wiederum Kahla. 1977 wurde er punktgleich mit Frank Wendler und Klaus Schulz Dritter der DDR-Meisterschaft der 125er-Klasse, was er 1978 hinter Wendler und dessen Hohenstein-Ernstthaler Clubkameraden Bernd Dörffeldt wiederholte. Ein Sturz beendete 1979 seine Karriere, aber er blieb als Tuner der Szene treu. In den letzten Jahren startete Trabitzsch bei Oldtimer-Wettbewerben, doch beim Classic Grand Prix auf dem Zschorlauer Dreieck stürzte der 74-Jährige und erlag am 18. Juli seinen Verletzungen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ACEVEDO

Simon Längenfelder (#516) trotzte dem Schlamm am besten und gewann den Schweden-GP

Deutscher Schlammspezialist

Im Schlamm von Uddevalla holte Jeremy Seewer den Tagessieg in der MXGP-Klasse. In der kleinen Klasse blieb das Red Plate beim Italiener Andrea Adamo. Für die Schlagzeilen sorgte aber ein deutscher Fahrer.

Von: **Frank Quatember**

Auch im malerischen Uddevalla mit der markanten Bergkulisse bestimmten Wetterkapriolen den Ablauf der Motocross-Weltmeisterschaft. Der Große Preis von Schweden begann am sonnigen Samstag mit einem nicht unerwarteten Erfolg von WM-Spitzenreiter Jorge Prado, der das RAM-Qualifying dominierte. In der Nacht zum Rennsonntag schüttete es wie aus Eimern, statt Sonnenbrille und -schutz benötigten die Zuschauer nun Regenschirm und Gummistiefel. Die Hartbodenstrecke war gespickt mit heiklen und rutschigen Stellen, blieb aber fahrbar.

Romain Febvre ergatterte mit der Factory-Kawasaki zum vierten Mal in dieser Saison den Startsieg im ersten Lauf. Am Hinterrad lauerte aber mit Jorge Prado bereits sein ärgster Widersacher. Jeffrey Herlings (KTM) patzte am Gatter, kam nur im Mittelfeld aus der Startkurve und hatte große Mühe, sich auf dem einspurigen Track nach vorn zu arbeiten. In Runde 7 zeigte sich Febvre großzügig und verschenkte mit einem unnötigen Sturz seine Führung an Prado.

Chance versank im Schlamm

Die winzige Titelchance des Franzosen versank damit wohl endgültig im schwedischen Schlamm. Prado fuhr Laufsieg Nummer 12 locker ins Ziel, gefolgt von Febvre und dem gut gestarteten Schweizer Jeremy Seewer (Yamaha). Rückkehrer Pauls Jonass (Honda) überraschte als Vierter und konnte sich in der Schlussphase erfolgreich Yamaha-Pilot Glenn Coldenhoff vom Leib halten.

Vor dem zweiten Umlauf begann es erneut heftig zu regnen.

> „Heute hat es endlich geklappt. Der Holeshot war der Schlüssel zum Erfolg.“
>
> MXGP-Sieger Jeremy Seewer

Nachdem das Gatter gefallen war, bekam der hochmotivierte Seewer am schnellsten Grip und schoss mit seiner Werks-Yamaha als Erster in Kurve 1 und zum Startsieg. Dahinter setzte sich Febvre kompromisslos gegen „Sonnyboy“ Prado durch, und der überraschte Spanier wurde flott auf Rang 6 durchgereicht. Seewer, der in Uddevalla in der Vergangenheit schon zweimal erfolgreich war, konnte sich Runde für Runde von Febvre absetzen. Dahinter formierte sich mit Rückkehrer Maxime Renaux (Yamaha), Herlings, Hondas Tim Gajser und Prado ein weltmeisterliches Quartett. Doch Spannung war Pustekuchen, bis zum Ziel herrschte ein Nichtangriffspakt der MX-Schwergewichte. Im Ziel jubelte der Bülacher über GP-Sieg Nummer 2: „Es lief in den letzten Wochen schon gut, heute hat es endlich geklappt. Der Holeshot in Lauf 2 war der Schlüssel zum Erfolg.“

Aus deutscher Sicht war die Leistung von Tom Koch auf der schwierigen Piste bemerkenswert. Der Thüringer erreichte auf der KTM von Urgestein Herbert Kosak mit Rang 13 in der Tagestabelle ein Topresultat.

Ein Bild für die Götter

Die Jungspunde der MX2-Klasse mussten am Sonntagmittag als Erste ran, und das freute ganz besonders den deutschen Gas-Gas-Piloten Simon Längenfelder. „Ich war sehr glücklich, als ich heute morgen den Track gesehen habe“, lachte der Franke, seines Zeichens ausgewiesener Schlammspezialist. Kein Wunder also, dass Längenfelder Lauf 1 nach Holeshot Nummer 6 deutlich dominierte und das Ziel als Erster mit sauberem Outfit und noch jeder Menge Roll-off-Folien erreichte. Einzig Liam Everts (KTM) konnte den Deut-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

schen in Sichtweite behalten, kam aber nie auch nur ansatzweise in Schlagdistanz. Nordlicht Kevin Horgmo legte nach seinem Sieg im Qualirennen nach und belegte im Ziel Rang 4 hinter dem Niederländer Rick Elzinga. WM-Leader Andrea Adamo stürzte um ein Haar auf der Startgeraden – mehr als Rang 10 war nicht drin für den impulsiven KTM-Star.

Zum zweiten Rennen wollte Simon Längenfelder natürlich den nächsten Holeshot, wurde aber vom Norweger Horgmo gnadenlos in Kurve 1 nach außen abgedrängt. Das Momentum nutzte Andrea Adamo und ging ebenfalls am Deutschen vorbei. In Runde 6 wurde es eng für Horgmo, zunächst quetschte sich Adamo am Norweger vorbei in Führung, wenig später machte Längenfelder kurzen Prozess mit Horgmo und nahm damit „Rache" für den Trouble in der Startkurve. Im Hintergrund kämpfte sich Liam Everts nun an Horgmo heran und passierte in Runde 14 den fassungslosen Kawasaki-Piloten, der mit technischem K.o. ausschied und damit das ersehnte Podium verlor!

In der Schlussphase wurde es hektisch: Ein Wolkenbruch verlieh Längenfelder noch einmal Flügel, und der Regnitzlosauer flog in der letzten Runde plötzlich an Adamo heran. „Ich musste überrunden, aber sie sind nicht beiseite gefahren. Sonst hätte ich Adamo vielleicht noch angreifen können", ärgerte sich Simon beim Interview. Auf dem Podium war dann alles schnell vergessen. Mit einem breiten Grinsen lauschte der Jungstar bei strömendem Regen der deutschen Hymne – ein Bild für die Götter.

Pechvogel Lucas Coenen

Hinter Längenfelder belegten Everts und Adamo die Plätze auf dem Treppchen, für den Deutschen ging es damit erneut einen Platz in der WM-Tabelle nach oben auf nunmehr Rang 4. Jago Geerts, Kay de Wolf und auch der Franzose Thibault Benistant waren in Schweden nicht am Start.

Der größte Pechvogel in Uddevalla war der belgische Teenager Lucas Coenen, der sich am Samstag nach einem spektakulären Überschlag im Zeittraining selbst aus dem Rennen katapultierte. Außer einem Verdacht auf Gehirnerschütterung und damit einer Schutzsperre für den Rest des Wochenendes ging zum Glück alles glimpflich aus. ■

YAMAHA

Volle Konzentration: GP-Sieg Nummer 2 für Jeremy Seewer

ARCHER

Geblockt: Romain Febvres (#3)Siegesserie wurde gestoppt (#84 Herlings)

MOTOCROSS-GP SCHWEDEN/MXGP

Uddevalla (S): 13. Juli, 15. WM-Lauf,
Wetter: regnerisch, 18 Grad. **1. Lauf:** 26 Fahrer gestartet, 26 gewertet, 17 Runden à 1,620 km (= 27,540 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jorge Prado (E)	GasGas	17	35.38,717 min = 46,357 km/h
2.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	17	+ 11,326 s
3.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	17	+ 19,740 s
4.	Pauls Jonass (LV)	Honda	17	+ 25,198 s
5.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	17	+ 25,499 s
6.	Ruben Fernandez (E)	Honda	17	+ 28,600 s
7.	Alberto Forato (I)	KTM	17	+ 29,976 s
14.	Tom Koch (D)	KTM	17	+ 1.26,670 min
20.	Maximilian Spies (D)	KTM	17	+ 1.59,640 min
23.	Kevin Brumann (CH)	Yamaha	11	+ 6 Runden

Uddevalla (S): 13. Juli, 15. WM-Lauf,
Wetter: regnerisch, 18 Grad. **2. Lauf:** 26 Fahrer gestartet, 26 gewertet, 16 Runden à 1,620 km (= 25,920 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	16	34.47,487 min = 44,701 km/h
2.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	16	+ 7,210 s
3.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	16	+ 26,440 s
4.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	16	+ 27,537 s
5.	Tim Gajser (SLO)	Honda	16	+ 28,745 s
6.	Jorge Prado (E)	GasGas	16	+ 29,189 s
7.	Alberto Forato (I)	KTM	16	+ 31,435 s
13.	Tom Koch (D)	KTM	16	+ 1.46,051 min
18.	Maximilian Spies (D)	KTM	15	+ 1 Runde
19.	Valentin Guillod (CH)	Honda	15	+ 1 Runde

WM-STAND MXGP

1.	Jorge Prado	770 Punkte
2.	Romain Febvre	672
3.	Jeremy Seewer	603
4.	Glenn Coldenhoff	553
5.	Ruben Fernandez	521
6.	Calvin Vlaanderen (NL)	498
7.	Jeffrey Herlings	456
9.	Valentin Guillod	281
18.	Tom Koch	138
22.	Maximilian Spies	105

1.	GasGas	776 Punkte
2.	Yamaha	756
3.	Kawasaki	688

MOTOCROSS-GP SCHWEDEN/MX2

Uddevalla (S): 13. Juli, 15. WM-Lauf,
Wetter: regnerisch, 18 Grad. **1. Lauf:** 19 Fahrer gestartet, 19 gewertet, 16 Runden à 1,620 km (= 25,920 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	16	34.19,765 min = 45,302 km/h
2.	Liam Everts (B)	KTM	16	+ 5,936 s
3.	Rick Elzinga (NL)	Yamaha	16	+ 37,665 s
4.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	16	+ 43,985 s
5.	Sacha Coenen (B)	KTM	16	+ 1.05,004 min
6.	Emil Weckman (FIN)	Honda	16	+ 1.06,989 min
7.	Isak Gifting (S)	GasGas	16	+ 1.09,115 min
8.	David Braceras (E)	Kawasaki	16	+ 1.20,182 min
9.	Camden Mc Lellan (ZA)	Honda	16	+ 1.24,259 min
10.	Andrea Adamo (I)	KTM	16	+ 1.37,489 min

Uddevalla (S): 13. Juli, 15. WM-Lauf,
Wetter: regnerisch, 18 Grad. **2. Lauf:** 19 Fahrer gestartet, 19 gewertet, 17 Runden à 1,620 km (= 27,540 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Andrea Adamo (I)	KTM	17	34.57,730 min = 47,263 km/h
2.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	17	+ 0,928 s
3.	Liam Everts (B)	KTM	17	+ 16,509 s
4.	Camden Mc Lellan (ZA)	Honda	17	+ 1.02,032 min
5.	Rick Elzinga (NL)	Yamaha	17	+ 1.04,004 min
6.	David Braceras (E)	Kawasaki	17	+ 1.04,472 min
7.	Isak Gifting (S)	GasGas	17	+ 1.18.979 min
8.	Sacha Coenen (B)	KTM	17	+ 1.24,233 min
9.	Emil Weckman (FIN)	Honda	17	+ 1.35,745 min
10.	Jan Pancar (SLO)	KTM	17	+ 1.41,194 min

WM-STAND MX2

1.	Andrea Adamo	663 Punkte
2.	Liam Everts	583
3.	Jago Geerts (B)	559
4.	Simon Längenfelder	546
5.	Kay de Wolf (NL)	501
6.	Thibault Benistant (F)	462
7.	Lucas Coenen (B)	461
8.	Roan van de Moosdijk (NL)	433
19.	Marcel Stauffer (A)	52
22.	Mike Gwerder (CH)	45

1.	Yamaha	774 Punkte
2.	KTM	732
3.	Husqvarna	699

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Ich habe jetzt einen Riesenspaß“

Der deutsche MX2-Pilot Simon Längenfelder fährt seine dritte WM-Saison für das italienische Red Bull GasGas-Factory-Team unter Davide de Carli. Nach einer Armverletzung Anfang Mai verpasste der Franke drei GP, er sitzt aber seit dem ersten Grand Prix in Indonesien wieder fest im Sattel. Vor der heißen Schlussphase der Weltmeisterschaft kann sich Längenfelder sogar noch Hoffnungen auf einen Podiumsplatz in der Endabrechnung machen. Es läuft gut für den 19-jährigen Wahlrömer.

Von: **Frank Quatember**

ACEVEDO

„Ich freue mich einfach, wieder auf dem Motorrad zu sitzen.“

Simon Längenfelder

Seit etwas mehr als sieben Wochen sind Sie wieder zurück in der WM. Wie fällt Ihr Fazit aus?
Zuerst muss ich mal sagen, wenn man wie ich eine Weile nicht fährt, merkt man, wie sehr einem Motocross fehlt. Ich habe jetzt so einen Riesenspaß, egal ob Rennen oder Training. Ich freue mich einfach, wieder auf dem Motorrad zu sitzen. Und so, wie es jetzt läuft, fühle ich mich natürlich sehr gut.

Wie sind Sie mit den Bedingungen beim tschechischen GP in Loket zurechtgekommen?
Es ist halt Hartboden. Sie hätten sicher früher anfangen können zu grubbern und zu wässern, ich fand die Strecke aber sehr cool. Leider konnte ich ja dieses Jahr bei meinem Heim-GP in Teutschenthal nicht fahren, aber Loket ist eigentlich fast mehr mein Heim-GP, weil es noch näher an meinem Heimatort ist. Überall an der Strecke waren Fans mit deutschen Flaggen. Das ist auch ein kleiner Druck, aber im Endeffekt habe ich mich nur gefreut, dass es so viele waren. Wichtig waren meine guten Starts. GasGas hat unheimlich viel an dem Motorrad gearbeitet, ich bin sehr, sehr zufrieden. Mein Start ist kein Geheimnis, viel Training und auch mal etwas Glück gehören dazu. Wie in Lauf 2, als ich nach dem Holeshot mit Adamo kämpfte. Wir hatten beide guten Speed und sind vom Rest des Feldes weggefahren. Am Ende habe ich versucht dranzubleiben und auf einen Fehler gewartet. Aber der kam nicht. Doch Platz 2 hat gereicht, um auf das Treppchen zu kommen.

Auch in Lommel in Belgien und in Vantaa in Finnland lief es gut für Sie.
Im Sand habe ich mich sehr wohlgefühlt, und mein Speed war gut. Immerhin bin ich einer der wenigen Topfahrer, der nicht in Belgien lebt. In Lommel war ich immer in der Spitzengruppe, konnte am Sonntag zweimal als Dritter das Ziel erreichen. Und das, obwohl ich im zweiten Lauf beim Überrunden sogar gestürzt bin. In Finnland konnte ich zum zweiten Mal das Quali-Race gewinnen. Auch im ersten Lauf am Sonntag kam ich nach Holeshot und hartem Kampf gegen Adamo auf 2 ins Ziel und war happy. Leider musste ich im zweiten Rennen nach wenigen Sekunden zu Boden, fiel weit zurück und musste alles geben, um nach vorn zu kommen. Ich habe mir dabei aber Zeit gelassen, und so konnte ich noch auf den zweiten Platz fahren, was echt krass war. Das hätte ich nicht erwartet, ehrlich gesagt hatte ich nicht mal das Podium auf dem Schirm.

Welche Rolle spielen Team und Familie bei Ihnen, um Erfolg zu haben?
Im Moment kommt alles zusammen. Der Zusammenhalt im Team, das harte Training, wann und was man genau trainiert. Da sind viele kleine Dinge, die passen müssen, und genau das passiert zurzeit. Es gab auch andere Zeiten, als ich verletzt war und es nicht so lief. Trotzdem haben alle, egal ob Team oder Familie, hinter mir gestanden, und das sind die wichtigen Zeiten. Wenn’s läuft, sind alle eh happy. Aber wenn nicht, braucht man die richtigen Leute um sich, um wieder nach oben zu kommen. Und die habe ich.

Sie haben ja auch eine eigene kleine Merchandising/Fankollektion „516“, die auch über Antonio Cairolis Marke „RACR“ verkauft wird. Was ist da in der Zukunft geplant?
Ja, da haben mir Tony und sein Designer Effetti sehr geholfen. Mit dem Logo oder wie der Vertrieb funktioniert. Ohne das hätte ich es nicht geschafft, dafür ein großes Dankeschön. Ich bin jetzt schon dran, neue Sachen zu designen und anzuschauen und bin schon sehr gespannt, wie das schlussendlich aussehen und ankommen wird. Das ist nämlich nicht so einfach, wie viele annehmen. Die Produktion dauert sehr lange, und Bild und Realität können ziemlich voneinander abweichen. Aber da wird auf jeden Fall in Zukunft mehr von mir kommen.

Fünf WM-Läufe stehen nun noch aus, darunter Klassiker wie Maggiora und Matterley Basin. Auf welche Strecke freuen Sie sich?
Auf alle. Ich bin nur froh, wieder Motorrad zu fahren. ■

Simon Längenfelder

Geburtstag: 27. März 2004
Geburtsort: Hof (D)
Herkunftsland: Deutschland
Team: Red Bull GasGas Factory Racing

WM-KARRIERE
2019: ADAC MX Junior Cup 125 ccm, Platz 1
2019: EMX 125, Platz 3
2020: MX2-WM, Platz 30
2021: MX2-WM, Platz 10
2022: MX2-WM Platz 3
2023: MX2-WM, z.Zt. Platz 5

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Schon vor der Linie am Ziel: Bartosz Zmarzlik vor Lindgren und Vaculik

VELDHUIZEN

Die große Zmarzlik-Show

Bartosz Zmarzlik blieb auch beim Lettland-GP in Riga das Maß aller Dinge. Im Finale machte er deutlich, dass es nur einen Anwärter auf den Titel gibt.

Von: **Andreas Fahldiek**

Erstmals fand ein Speedway-GP in Riga statt. Die 355 Meter lange Bahn war allerdings in keinem WM-würdigen Zustand, weil sich schnell immer tiefer werdende Rillen in allen Kurven ausprägten, die etliche Fahrer zum kurzfristigen Umdisponieren ihrer angedachten Linienwahl zwangen. Acht Punkte waren zum Erreichen der Halbfinals Pflicht, was Top-Stars und Medaillenanwärtern wie Patryk Dudek, Mikkel Michelsen, Maciej Janowski und Robert Lambert einmal mehr zum Verhängnis wurde.

Tai Woffinden meldete sich eindrucksvoll mit seiner wohl besten Saisonleistung zurück. Er gewann das zweite Halbfinale klar vor Martin Vaculik. Der mit einer Verwarnung vorbelastete Woffinden scheiterte im anschließenden Finale völlig überflüssig mit einem Rollstart, der den Referee zur Disqualifikation des Briten zwang. Auch Malilla-Gewinner Daniel Bewley scheiterte – von den Rillen der Bahn durchgeschüttelt – bereits im zweiten Halbfinale.

Startsieg für Lindgren

Ebenso erging es Leon Madsen ein Semifinale zuvor. „Die Bahn ist zu glatt am Start. Es ist einfach nicht meine Bahn. Ich habe getan, was ging“, kommentierte der Europameister. Freddie Lindgren kam im Finale als bester aus den Bändern und fuhr eine starke erste Runde. Zmarzlik hatte beim Start einmal mehr einen leichten Aufsteiger und einen weiteren, als er in der ersten Kurve in eine tückische Rille geriet, die ihn aus dem Rhythmus brachte. Aber auf der Gegengeraden der zweiten Runde begann sie wieder, die ganz große Zmarzlik-Show. Unglaublich leicht, sehr schnell und widerstandslos, so wie ein heißes Messer durch Butter gleitet, konnte der Pole außen an Lindgren vorbeiziehen.

Wie deprimierend muss dies auf „Fast Freddie“ gewirkt haben? Der Schwede gab aber zu verstehen, dass er weiterhin Druck auf Zmarzlik ausüben will, besonders beim nächsten GP in Cardiff. Überschattet wurde das Rennen in Lauf 2 durch einen beängstigenden Sturz von Anders Thomsen. Der Däne fuhr nach einem plötzlichen Aufsteiger von Jason Doyle auf den Australier auf, fuhr auf der Maschine sitzend geradezu auf den Airfence und wurde völlig unkontrolliert hoch über die Bande katapultiert. Gott sei Dank schlug Thomsen nicht auf die sich am Boden befindenden, eisernen Airfence-Befestigungen auf. Er soll sich ein Handgelenk gebrochen haben.

Am Vorabend gewann Polen (39+7 Punkte) in Riga die mit „SoN2“ betitelte U21-Team-WM vor Dänemark (31+2) und Lettland (27+4). Deutschland (24) wurde mit Norick Blödorn und Erik Bachhuber (4 Punkte) unter sieben Teams Fünfter. Blödorn war mit 20 Punkten zweitbester Fahrer des Abends! ■

VELDHUIZEN

MSa-Dauergast: Bartosz Zmarzlik

SPEEDWAY-WM

Riga (LV), 12. August

1.	Bartosz Zmarzlik (PL)	9 Punkte
2.	Fredrik Lindgren (S)	12
3.	Martin Vaculik (SK)	10
4.	Tai Woffinden (GB)	11
5.	Jason Doyle (AUS)	10
6.	Max Fricke (AUS)	10
7.	Leon Madsen (DK)	9
8.	Dan Bewley (GB)	8
9.	Robert Lambert (GB)	7
10.	Maciej Janowski (PL)	7

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 7 von 10 Läufen

1.	Bartosz Zmarzlik	122 Punkte
2.	Fredrik Lindgren	100
3.	Martin Vaculik	85
4.	Jason Doyle	81
5.	Jack Holder (AUS)	79
6.	Dan Bewley	78
7.	Leon Madsen	73
8.	Robert Lambert	71
9.	Tai Woffinden	60
21.	Kai Huckenbeck (D)	1

NACHRICHTEN

MRS BAUT FÜHRUNG AUS

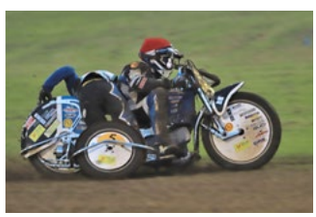
Weltmeister Marc-Reiner Schmidt (TM) gewann auch die Supermoto-IDM-Läufe 7 und 8 auf dem Harzring. Jan Deitenbach (Husqvarna) kam auf den Plätzen 2 bzw. 3 ins Ziel. Der Franzose Tim Szalai (Husqvarna) wurde Dritter bzw. Zweiter. Nach 4 von 6 Rennen führt Schmidt bei acht Laufsiegen mit Punktemaximum von 200 vor Nico Joannidis (141) und Eddy Frech (124).

LANDSHUT IM PLAYOFF

Der AC Landshut gewann sein letztes Vorrundenrennen in der 1. polnischen Speedway-Liga gegen PSZ Poznan mit 49:41. Beste Landshuter waren Kai Huckenbeck (13+1 Punkte) und der schwedische GP-Pilot Kim Nilsson (13+2). Die „Devils“ beenden damit die Runde auf Tabellenplatz 5 und treffen in der ersten Playoff-Runde am kommenden Samstag zu Hause auf den Zweiten Polonia Bydgoszcz. Rückkampf ist am 26. August in Bydgoszcz.

BRANDHOFER/MOLLEMA EUROPAMEISTER

Markus Brandhofer gewann mit der Niederländerin Sandra Mollema am Samstag bei einem dramatischen Finale in Bad Hersfeld überraschend seinen ersten Seitenwagen-Europameistertitel. Der Gaisacher bezwang im Endlauf die haushohen britischen Favoriten Mitch Godden/Paul Smith und die Holländer Wilfred Detz/Bonita Van Dijk. Imanuel Schramm/Nadin Löffler, die wie Brandhofer erst über das B-Finale ins Grand Final gekommen waren, wurden Vierte. Titelverteidiger Markus Venus (8.) bezwang im 1. Lauf nach neun Wochen Verletzungspause Godden, fiel dann aber zweimal mit Kupplungsschaden aus.



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

Aston Martin

Aston Martin DB11 V8 Coupé, EZ 11/2019, 12999 km, 375 kW (510 PS), Fzg-Nr. 206667, onyx black metallic, 162.007,- € (MwSt. n. awb.). Aston Martin Hamburg, Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Poppenbütteler Weg 5, 22339 Hamburg, Tel. 040/538009007, www.astonmartin-hamburg.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60619

BMW

Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

118i Advantage, Garagenwagen 29800 km, Tempomat, Klima, SHZ, NR-Fzg., VB 15.990,- €. 72461 Albstadt, 0162/3595860

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60636

BMW Alpina

Alpina B4 S Coupé, Bj. 6/2017, 24000 km, 1. Hd., alpinablau-metallic, 8-fach bereift, reichhaltige Ausstattung, scheckh.gepfl., unfallfrei, 52.900,- €. Tel. 0172/3168655

De Tomaso

1974 DeTomaso Pantera, 1-A-Ausnahmefahrzeug! Matching Numbers. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H

Ferrari

2022 Ferrari SF90 Spider, erst 430 km, Two-Tone Lack, 1. Hand. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, www.cargold-collection.com H

1987/97 Ferrari F40 / F50, EU-Modell, Servicehistorie, unfallfrei ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Jetzt online abonnieren!
MOTOR SPORT aktuell
Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!
www.motorsport-aktuell.com/abo

Ford

Mustang GT, Bj. 7/1966, 3700 Meilen, 150 kW (204 PS), rot candyapple, 1 Besitzer, 8 Zylinder, LHD, H-Kennz., Holzlenkrad, Leder, VB 53.000,- €. 83703 Gmund, Tel. 0171/8128177

mehr: motor-klassik.de Nr. 60629

ISO

1965/74 Iso Grifo in 1A Sammlerzustand und mit Historie ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Jaguar

F-Type P300, 10/2019, 1. Hand, 23200 km, 300 PS, TÜV u. Garantie bis 10/24, alle Inspektionen, Xenon, Navigation, Klima, mehr Zubehör, 1A-Zustand, 44.000,- €. 44795 Bochum, Tel. 0234-70905777

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60592

Lamborghini

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH, Tel. 02402/768989 H

Mercedes

2018 Mercedes AMT GT C, Roadster, erst 5.242 km, neuwertig, Garantieverlängerung. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

AMG GT S BRABUS for Mercedes-AMG EQS 53, Elektro, 0 km, 560 kW/761 PS, selenitgrau magno, Stromverbr. 24-21,2 kWh/100 km, 268.821,- €. BRABUS GmbH, Brabus-Allee, 46240 Bottrop, Tel. 02041 - 777 0, www.brabus.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60607

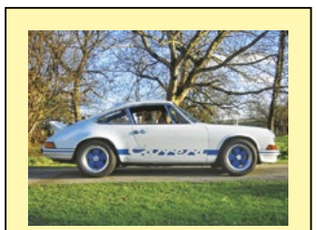
Anhängerkupplungen für alle Mercedes, AMG, Smart und EQ Modelle. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Porsche

Porsche Motorüberholung
TTP Automotive GmbH Turbo Technik Porz
986/987 996/997
Zuverlässige Technik durch Vollstahlbuchsen und Schmiedekolben. Auf Wunsch Hubraumerweiterung mit Mehrleistung - ohne Mehrkosten!
TÜV-Eintrag und Abholservice
www.t-t-p.de 08061/36666

928 GTS 5.95, 2. Hand, 86000 km, schwarz Leder grau, Schiebedach, Scheckheft gepflegt, 69.500,- € VB. Tel. 0172/4540000



1972/73 Porsche 911 Carrera 2.7 RS nur Original ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

1973 Porsche 911 2.7 RS Lightweight (M471), lückenlose Historie, aufwendig restauriert, seltene Leichtbau Ausführung. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H

Porsche 911/996 Carrera Cabriolet, Turbo-Umbau von Freisinger, 300 PS, EZ 2000, orig. 49500 km, deutsch, 2. Hd., 6-Gang, Leder, Klima, blaumet., Garagenfzg, guter Zustand, 42.500,- €. Tel. 0171/6733977

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

Bücher:
www.motorbuch-versand.de

VW

VW Golf GTI Clubsport, Neufahrzeug, v. Extras, ohne Zul., 0 km, NP 51.000,- €, Preis 39.900,- €. Tel. 0162/3203533

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

Versicherungen

RENNKASKO.DE BAUER

Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

MOTORSPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 36/23

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,90
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ auto motor und sport € 4,90
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTORSPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTORSPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,–	30,–	45,–	15,–
❑	MOTORSPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil: Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,90 € (D), 3,30 € (A), 4,60 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,90 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 145,00 €
(Österreich: 165,00 €, Schweiz: 230,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,90 Euro): Deutschland: 20,00 €
(Österreich: 23,00 €, Schweiz: 32,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 87,00 € (Österreich: 99,00 €, Schweiz: 138,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,74 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e.V. und des Deutschen Sportfahrer Kreises e.V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2023 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE

RED BULL

Ferienjob: Max Verstappen ließ sich von Drift-Star Mike Whiddett in die Geheimnisse des Querfahrens einweihen

Bitte keine Klagen über Verstappen!

zur Formel-1-Halbzeitbilanz MSa 35/2023

Es ist mir ein Bedürfnis, endlich einmal auf die unsinnigen Diskussionen von einigen Medien und Teamchefs einzugehen, wie man die Vorherrschaft von Max Verstappen einbremsen kann. Es ist ein Verdienst dieser Mannschaft. Die meisten anderen Teams haben die gleichen Möglichkeiten. Während der überlegenen Perioden von Ferrari mit Schumacher und Mercedes mit Hamilton hat man Red Bull auch nicht klagen gehört. Sie haben knallhart weitergearbeitet – mit dem heutigen Ergebnis.

Arie Boender
D-83700 Rottach-Egern

Ich möchte die gigantische Leistung von Red Bull nicht schmälern. Ich frage mich nur, wieso die anderen Top-Teams nicht in der Lage sind, auch so ein Auto zu bauen? Die Möglichkeiten sind sicher da. Ich hoffe, es ist alles legal. Bei so einer Überlegenheit eines roten Autos hätte man längst nach Illegalitäten von allen Seiten gesucht.

Peter Braune
D-82399 Raisting

Ich hätte einen Vorschlag für die Saison 2024: Nach dem dritten WM-Titel für Verstappen sollte ihn Red Bull gegen Fernando Alonso austauschen, um ihm noch einen dritten WM-Titel zu ermöglichen. Alonso stammt noch aus der Generation, in der die Fahrer nicht nur von Geld, Elektronik und Taktik abhängig waren, sondern die Formel-1-Autos richtig beherrschen mussten.

Johannes Orth
A-2230 Gänserndorf

Vielen Dank für die Fleißarbeit der Formel-1-Tabelle ohne Red Bull. Ich habe vor Kurzem einem Freund, dem die Formel 1 immer zu öde ist, gesagt, er solle sich einfach Red Bull wegdenken, der Rest fährt echt starke Rennen. Wenn man dann noch die Interviews der Ingenieure in MSa liest, dann ist das Ganze höchst interessant. YouTube hat ja die Rennen in Spanien und Ungarn ersatzweise übertragen. Die Bilder der aktuellen Autos sind schon stark, aber Pay-TV würde ich mir trotzdem niemals holen!

Alfred Bläsen
D-51107 Köln

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

23. August: Freies Fahren Oschersleben (Pkw)
28. August: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)
18. September: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)
3. Oktober: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

DSK e.V. Deutscher Sportfahrer Kreis

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Termine

TV-Programm

Freitag, 18. August		
ab 08.55	Motorrad-WM Spielberg, alle FP1 **LIVE**	Servus TV
ab 13.10	Moto3/Moto2 Spielberg, FP2 **LIVE**	Servus TV
15.00	MotoGP Spielberg, Freies Training **LIVE**	Servus TV
20.00	IndyCar, Indianapolis 500 (2023, Wh.)	Sky Sport F1*
Samstag, 19. August		
ab 08.35	Moto3/Moto2 Spielberg, FP3 **LIVE**	Servus TV
ab 08.50	Supercars Tailem Bend, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
ab 10.10	MotoGP Spielberg, FP2 & Qualifying **LIVE**	Servus TV
12.15	MotoE Spielberg, 1. Rennen **LIVE**	Servus TV
ab 12.40	Moto3/Moto2 Spielberg, Qualifyings **LIVE**	Servus TV
13.00	DTM Lausitzring, 1. Rennen **LIVE** (13.30)	ProSieben
14.50	MotoGP Spielberg, Sprint **LIVE**	Servus/SRF 2
15.00	ADAC GT4 Lausitzring, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1**
ab 16.00	F1 2023, alle bisherigen Rennen (Zus.)	Sky Sport F1*
ab 16.00	MotoE Spielberg, 1. (Zus.) & 2. Rennen **LIVE**	SRF 2
16.10	MotoE Spielberg, 1. Rennen **LIVE**	Servus TV
16.45	DTM Lausitzring, 1. Rennen (Zus.)	Servus TV
Sonntag, 20. August		
ab 05.00	Supercars Tailem Bend, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
ab 08.10	Supercars Tailem Bend, 3. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
ab 09.00	Alle Schumi-F1-Titelrennen (bis 22.20)	Sky Sport F1*
10.00	Motorrad-WM Spielberg, Vorberichte **LIVE**	Servus TV
11.00	Moto3-WM Spielberg, Rennen **LIVE**	Servus TV
12.15	Moto2-WM Spielberg, Rennen **LIVE**	Servus TV
13.00	DTM Lausitzring, 2. Rennen **LIVE** (13.30)	ProSieben
13.50	MotoGP Spielberg, Rennen **LIVE**	SRF info
14.00	MotoGP Spielberg, Rennen **LIVE**	Servus TV
15.00	ADAC GT4 Lausitzring, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1**
15.25	DTM Lausitzring, 2. Rennen (Zus.)	Servus TV
ab 18.40	Truck-EM Posen & Nürburgring (Zus.)	Motorvision TV*
20.30	NASCAR Cup Series, Watkins Glen **LIVE**	Sport 1+*
22.30	F1-Klassiker, GP von Imola 2005	Sky Sport F1*
Montag, 21. August		
ab 07.00	Motocross-WM Arnhem, alle Läufe	Eurosport 2

Livestream/Internet

Freitag, 18. August		
11.25	DTM Lausitzring, 1. Freies Training **LIVE**	www.ran.de
16.10	DTM Lausitzring, 2. Freies Training **LIVE**	www.ran.de
ca. 20.50	Rallye-EM Barum, WP 1 **LIVE**	wrcplus.com*
Samstag, 19. August		
07.00	Super Formula Motegi, Qualifying **LIVE**	motorsport.tv*
ab 09.20	Rallye-EM Barum, der Samstag **LIVE**	wrcplus.com*
09.25	DTM Lausitzring, 1. Qualifying **LIVE**	www.ran.de
10.15	BMW M2 Cup Lausitzring, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
11.15	Carrera Cup Lausitzring, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
ab 15.50	IDM Assen, der Samstag **LIVE**	www.idm.de
21.00	TCR WT El Pinar, Qualifying **LIVE**	tcr-series.tv**
Sonntag, 20. August		
07.00	Super Formula Motegi, Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
ab 08.15	Rallye-EM Barum, der Sonntag **LIVE**	wrcplus.com*
09.25	DTM Lausitzring, 2. Qualifying **LIVE**	www.ran.de
11.15	Carrera Cup Lausitzring, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
ab 12.45	IDM Assen, der Sonntag **LIVE**	www.idm.de
14.00	TCR WT El Pinar, 1. Rennen **LIVE**	tcr-series.tv**
17.00	TCR WT El Pinar, 2. Rennen **LIVE**	tcr-series.tv**
16.35	BMW M2 Cup Lausitzring, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
ca. 20.30	Dt. Watchalong NASCAR Watk. Gl. **LIVE**	YouTube

*kostenpflichtig ** auch auf YouTube

Vorschau

SAUBER

Formel 1: Sauber-Teammanager Beat Zehnder blickt zurück auf 30 Jahre Formel 1

HOCH-ZWEI

DTM: Wer erwischt am Lausitzring den besten Start in die zweite Saisonhälfte?

MOTOGP

MotoGP: Bringt die Ducati-Power Francesco Bagnaia in Spielberg wieder den Sieg?

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
18./19.08.	Dt. Rallye-Meisterschaft (DRM), Saarland-Pfalz	D
19./20.08.	Rallye-EM, Barum Rallye Zlín	CZ
19./20.08.	DTM, Lausitzring (+ GT4/Carrera Cup/M2 Cup)	D
19./20.08.	NASCAR Xfinity/Cup, Watkins Glen	USA
19./20.08.	Supercars Australien, Tailem Bend	AUS
20.08.	Rallycross-WM/-EM, Estering Buxtehude	D
20.08.	TCR World Tour (Südamerika), El Pinar	ROU
20.08.	Super Formula, Motegi	J
Motorrad		
19.08.	Speedway-GP-Challenge, Gislaved	S
19.08.	Speedway-Bundesliga, Stralsund vs. Brokstedt	D
19.08.	Speedway, Ludwigslust	D
19.08.	US-Motocross, Budds Creek	USA
19./20.08.	Motorrad-WM, Spielberg (+ MotoE)	A
19./20.08.	Int. Dt. Motorrad-Meisterschaft (IDM), Assen	NL
19./20.08.	Enduro-DM, Uelsen	D
20.08.	Motocross-WM, Arnhem	NL
20.08.	Langbahn-WM-Finale, Scheeßel	D

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

DEUTSCHLANDS KOMPAKTE AUTO-SHOW

AUTOKAUF zeigt den kompletten deutschen Pkw-Markt und hilft Ihnen beim Neu- und Gebrauchtwagenkauf mit allen kaufentscheidenden Fakten zu jedem Modell.

Immer topaktuelle Daten.

NEU JETZT IM HANDEL!

TELEFON: 0781 6396659 **E-MAIL:** automotorsport@burdadirect.de **ONLINE:** www.ams.to/autokauf

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.